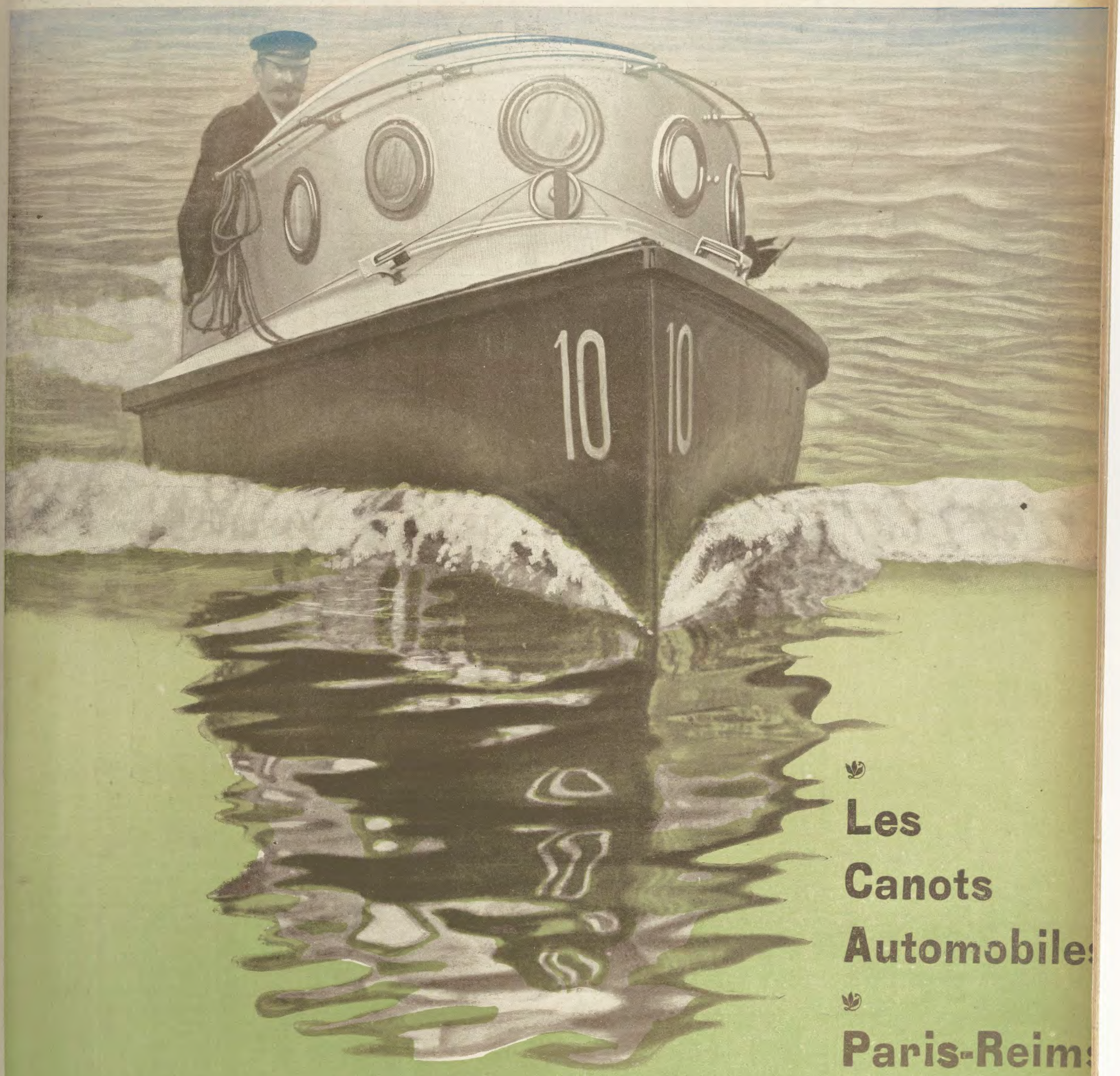
N° 261. — 6e Année
(Tous les Vendredis)

11 Septembre 190
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR



Les Canots Automobiles

Paris-Reims

Ce numéro contient un hors-texte en couleurs : GABRIEL

Pierre Lafitte & Cie
Editeurs de *Femina*, de *Musica*
et de la *Vie au Grand Air*,
9, avenue de l'Opéra, Paris

ABONNEMENTS
France ..... 16 fr.
Etranger ..... 20 fr.
Téléph. Réd. 280-56. Adm. 280-52

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

AUTOUR DES SPORTS

NOTRE HORS-TEXTE

Nous donnons aujourd'hui en hors-texte un superbe portrait de Gabriel, le vainqueur de Paris-Bordeaux automobile. Nous n'insisterons pas sur tous les titres qu'a ce vaillant chauffeur à figurer dans notre galerie des célébrités sportives. Il en a cependant un tout à fait particulier, c'est d'être, peut-être pour longtemps encore, le dernier chauffeur français ayant gagné une course sur route, dans le meilleur temps qui ait jamais été fait.

UN MATCH DE VÉTÉRANS

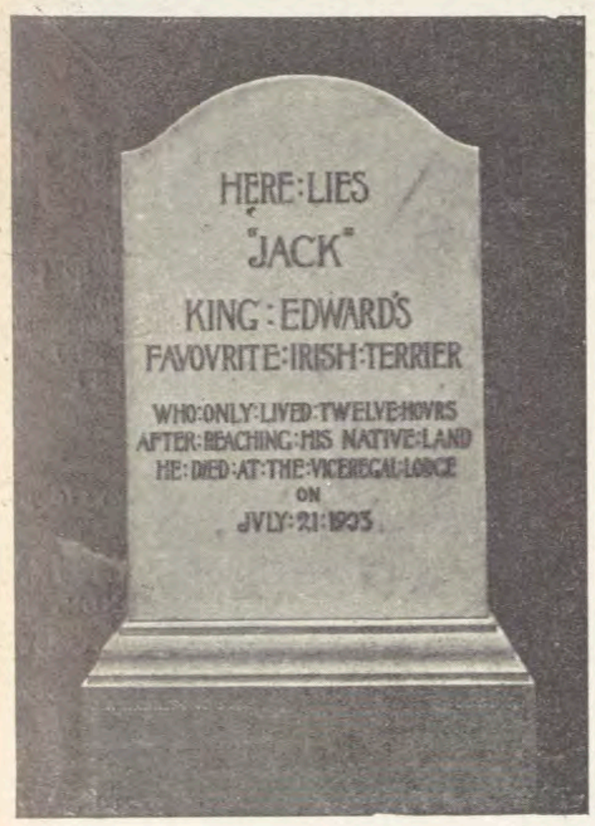
Un match mettait aux prises, ces jours derniers, sur la route de Tours à Meung et retour, soit 200 kilomètres, MM. l'Hommeau, du Vélo-Club de Tours, et Constant, de Bordeaux, deux vétérans, puisqu'ils ne comptent pas moins de cinquante-deux ans

MM. L'Hommeau et Constant.

d'âge chacun. Après une lutte très intéressante et très acharnée, M. Constant a fini par prendre l'avantage sur son adversaire, couvrant le parcours en 10 heures malgré la pluie et les routes détrempées.

LA TOMBE DU CHIEN FAVORI D'EDOUARD VII.

Le roi Edouard VII est, on le sait, un vrai sportsman dans toute l'acception du terme et principalement un fervent adepte de la chasse. Aussi, ces temps derniers, Sa Majesté avait-elle fait l'acquisition d'un superbe chien écossais qu'Elle avait baptisé



(Cliché Lafayette.)
La tombe du chien favori du roi Edouard VII

du nom de Jack et auquel Elle s'était particulièrement attachée. Malheureusement le pauvre Jack fut bientôt pris de spleen et ne put se faire à l'abandon de son pays natal. Il rendit l'âme douze heures après et Edouard VII en souvenir lui fit dresser une tombe digne, comme on peut le voir, de son compagnon de chasse favori.

LA CHASSE ET LES CHIENS

Le griffon à poil dur.

En réalité, il n'y a qu'une seule variété de griffon d'arrêt, celui à poil dur, *Guerlain* en France, *Korthals* en Allemagne et en Hollande, car le griffon à poil laineux, de fabrication récente, est un croisement plutôt bizarre de chien de berger, de caniche et de griffon à poil dur, ayant formé un animal joli, certes, intelligent souvent, superbe sur un banc d'exposition, se conduisant parfois — quelques sujets du moins — assez bien en field trials, grâce à un savant

Kate,
par Mars et Myrrha.
Griffonne d'arrêt à poil dur, à M. M. de Gosselin.

dressage, mais ne donnant qu'un piètre chien dans la pratique.

L'aspect du griffon d'arrêt est rude, inculte — c'est un Paysan du Danube. — Malgré sa physionomie rébarbative, sa moustache hérissée, sa tête buissonneuse, qui semble une chevelure mal peignée, il a quelque chose qui plaît. Energique, tenace, résistant, il est admirable en plaine comme au bois ou au marais; par-dessus le marché, c'est un chien de cœur et d'esprit qui s'attache passionnément à son maître et le comprend à demi-mot.

Le marquis de Cherville, passionné chasseur, dont les livres sont connus de tous, s'est adonné pendant de longues années à l'élevage de ces griffons. Pourquoi n'a-t-on pas donné aux *Guerlain* le nom de *de Cherville*? Le maître écrivain cynégétique méritait bien que son nom restât attaché à ce type pour lequel il a tant fait. Au début, ils étaient tous blancs et marrons; mais en leur infusant un peu de sang étranger, du pointer entre autres, leur couleur s'est légèrement modifiée; elle est maintenant gris bleu ou marron, ou entièrement brune; le poil est rude et non crépu, et sous le poil extérieur se trouve un fin duvet; le type blanc et marron se rencontre encore chez les griffons Guerlain — M. Guerlain a continué l'élevage du marquis de Cherville, le type marron chez les griffons *Korthals* dont le chenil a été repris par le baron de Gingins.

P. de B.

UNE SINGULIÈRE FAÇON DE DESCENDRE UN ESCALIER.

Il y a façon et façon de descendre un escalier. Il y a des gens qui, comme vous et moi, ont l'habitude de le descendre sur leurs pieds; il y en a d'autres pourtant qui trouvent cette façon légèrement commune

Comment l'acrobate descend un escalier

et qui se payent le luxe de se servir de leur tête pour se livrer à cet exercice. C'est ainsi que nous avons pu photographier un de ces acrobates. Si ce genre de sport est bien peu pratiqué, il a tout au moins l'avantage d'être original, et à ce titre, nous avons cru intéressant de le signaler à nos lecteurs.

MORT DE M. NUGENT

Le gentleman-rider anglais bien connu, M. H. Nugent — lequel est plusieurs fois venu monter dans les grandes épreuves de steeple d'Auteuil — vient de succomber en Belgique aux suites d'une très grave chute faite, il y a quelques jours, à Ostende, avec Red Dragon of Wals dans le Prix Full Cry. M. Nugent était un cavalier émérite et sa monte était des plus recherchées en Angleterre. L'an dernier, il gagna douze courses sur quatre-vingt-huit. La saison 1903 s'annonçait brillante pour lui. Il pilota notam-

M. Nugent,
L'excellent gentleman-rider anglais, qui vient d'être tué en course à Ostende.

ment, au cours de cette année, Leister, gagnant du Grand Handicap à Hurst Park et Drumcree lors des deux victoires de ce cheval, avant son important succès dans le Grand National de Liverpool. Un accident avait empêché M. Nugent de monter Drumcree dans le Grand National, il avait été remplacé au dernier moment par P. Woodland.

F.-P.

LE CHAMPIONNAT DE VITESSE DE LA COIFFURE

Le Club Cycliste de la Coiffure a fait disputer, mardi dernier, sur le coquet vélodrome de Choisy-le-Roi, une série de courses qui a obtenu le plus vif succès. L'épreuve principale était le Championnat de vitesse que Bousquet s'est brillamment adjugé devant Michaux et Lhostie dans l'ordre.

La course de l'heure qui figurait au programme de cette réunion a été gagnée par Papillon après avoir couvert trente kilomètres.

Bousquet, arrivé 1er dans le championnat de vitesse du club cycliste de la coiffure.

LE CONCOURS DE BOULES DE MONACO

Si le jeu de Boules est peu en faveur dans la région parisienne, il compte, par contre, un très grand nombre d'adeptes

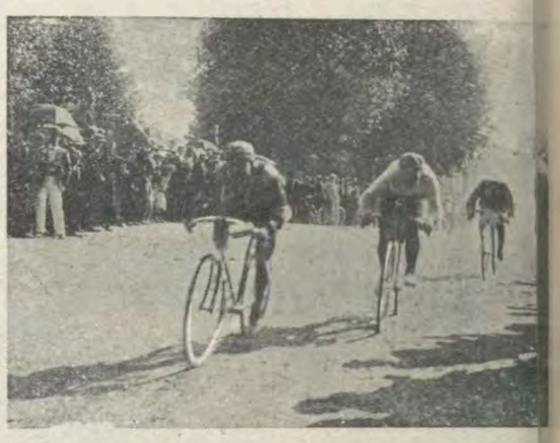
Les équipes gagnantes du Concours de Boules de Monaco

dans le Centre et le Midi de la France et en Italie.

Nous avons parlé dans un de nos précédents numéros du grand concours de Cannes, nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs la photographie des équipes gagnantes du concours de Boules organisé dernièrement à Monaco et dans lequel nous vîmes aux prises les plus forts spécialistes venus à cette occasion de tous les pays.

LA COURSE TOULOUSE-LUCHON

Pour la seconde fois, la course Toulouse-Luchon et retour vient d'être gagnée par Aucouturier. La deuxième place est revenue à Wattelier à un pneumatique, suivi lui-même par Gauban à deux longueurs. Ra-



Wattelier. Aucouturier. Gauban.
L'arrivée de la course Toulouse-Luchon et reto.

pelons que la première course fut disput en 1891, Bouhours la gagna; on ne l'organisa plus jusqu'en 1900, où Aucouturi arriva premier en 9 h. 25 m.; en 190 Wattelier fit 9 h. 6 m., et Trousselier, 1902, 9 h. 24 m.

LE GRAND PRIX AMATEUR DE MARSEILL

Une des plus anciennes Sociétés vélocipédiques de Marseille, "l'Etoile-Velo", vient d'organiser, au Parc Borely, une réunion sportive au pront des pauvres de la ville. Au cours de cette réunion, s'est disputé le Grand Prix de Marseille Amateurs, avec entraîneurs, sur 50 kilomètres, qui a été brillamment enlevé par Guillaume, du S. C. M., en 55 m. 50 s. 3/5, suivi dans l'ordre par Besson, Ellena et Maurice Marbach.

Guillaume,
Gagnant du Grand Prix Amateurs de Marseille.

Une des réunions les plus intéressantes qui aient eu lieu depuis longtemps dans la contrée.

LE PRIX CLÉMENT

Cette épreuve dotée par M. Clément, le constructeur bien connu, et organisée par la Commission sportive de l'Union Vélocipédique de France et le Sport Vélocipédique

Le départ du Prix Clément à Saint-Germain

de Louviers, a été disputée dimanche dernier sur le parcours Paris-Louviers. L'excellent amateur Cornet s'est adjugé une fois de plus la première place. Derrière lui se sont classés dans l'ordre : Ringeval et Tabbart.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 16 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

11 Septembre 1903. — N° 261

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

LA COURSE DE CANOTS AUTOMOBILES. — LE *MERCEDES*, ARRIVÉ PREMIER A DEAUVILLE.

Comme nous le faisions prévoir dans notre dernier numéro, le Mercédès, *qui arrivait premier à Mantes, a continué à tenir la tête jusqu'à la fin de l'épreuve. Le superbe racer de M. Charley, conduit de main de maître par M. Wasse, a fait l'admiration de tous et son* Daimler *de 40 chevaux n'a pas eu un instant de faiblesse. Les 318 kilomètres du parcours ont été couverts par le vainqueur en 10 h. 26 m. 22 s., soit à une vitesse moyenne de 30 kil. 400, déduction faite des portions de trajet neutralisées.*

(Voir l'article page 646 et suivantes.)

ENTRE NOUS

Notre grand Concours de 1904

Ne manquez pas de mettre soigneusement de côté la Vie au Grand Air, *afin de pouvoir découper les « bons » pour prendre part, en 1904, à notre grand Concours,* **doté de 20.000 francs de prix,** *dont*

UNE VOITURE AUTOMOBILE

Rappelons que l'on pourra envoyer autant de solutions qu'on aura de séries de **10 bons.** *Le lecteur qui aura gardé les* **40 bons** *aura donc* **quatre** *fois plus de chances que celui qui n'aura que 10 bons.*

La Galerie des Célébrités sportives

Notre *Galerie des Célébrités Sportives* remporte un prodigieux succès. Nous avons publié déjà cinq hors-texte, représentant : Garin, Jenatzy, M. Edmond Blanc, Santos-Dumont, le lieutenant Bausil, Ellegaard et nous continuons aujourd'hui par Gabriel.

Nous engageons nos lecteurs qui n'auraient pas les numéros précédents à nous les demander au plus tôt, afin d'avoir complète cette admirable collection, quand le moment sera venu de la réunir dans l'album que nous ferons spécialement établir.

Aux Photographes

Amateurs et Professionnels

Nous rappelons aux innombrables photographes qui lisent la Vie au Grand Air *que nous recevons avec reconnaissance toutes les photographies qui nous sont adressées sur des sujets sportifs.*

Nous ne pouvons naturellement nous engager à publier tout ce qui nous est adressé, mais nous répondons avec la plus grande ponctualité aux envois qui nous sont faits.

CONDITIONS DE PAIEMENT

A moins de conventions spéciales, les documents sont payés après insertion et sur le prix de 20 francs la page. C'est-à-dire que, sans nous inquiéter du format de la photographie envoyée par le lecteur, nous lui paierons **20 francs** *si nous avons fait une page avec sa photo,* **10 francs** *si nous ne l'avons utilisée que pour une 1/2 page et* **5 francs** *pour un 1/4 de page; le prix de 5 francs sera le prix minimum, sauf pour les photographies insérées dans la rubrique « Autour des Sports », qui ne seront payées que 2 fr. 50.*

Les photographes sont priés de nous envoyer de préférence les clichés en les accompagnant de légendes très explicatives

Naturellement, les 13 × 18 sont préférables aux 9 × 12, mais de bons 9 × 12 et même d'excellents 6 1/2 × 9 seront les bienvenus.

Les documents utilisés seuls sont payés, et la direction du journal ne peut, on le comprendra, s'engager à utiliser toutes les communications qui lui sont faites.

CONDITIONS D'ENVOI

Tout document ayant un caractère d'actualité doit être expédié dans les plus brefs délais, c'est-à-dire le jour même, ou, au plus tard, le lendemain du fait auquel il se rapporte. Quand les manifestations sportives ont lieu le dimanche, il est absolument nécessaire que nous ayons les épreuves ou les clichés le dimanche soir — la rédaction de la Vie au Grand Air *passe toute la nuit du dimanche au lundi à travailler — ou en tout cas le lundi matin avant onze heures au plus tard.*

Le dernier délai est donc le lundi, onze heures, pour les photographies devant passer dans le numéro du jeudi suivant

A Mantes. — Le départ des canots devant la cathédrale.

LES CANOTS AUTOMOBILES

II - MANTES-TROUVILLE

Nous avons, dans notre dernier numéro, entretenu nos lecteurs du succès remporté par la première étape de la course des canots automobiles. Pendant tout le trajet, au long des jolis bords de la Seine, le succès s'est poursuivi en s'accentuant à chaque étape. A Elbeuf, Rouen, Caudebec, le Havre, Trouville, le public se pressait en masse à l'arrivée et au départ de ces jolis petites automobiles d'eau, et le nombre des spectateurs était si grand que les officiels, habitués de toutes les courses sur route, avouaient n'avoir jamais vu tant de monde à un événement sportif depuis Paris-Berlin, qui restera légendaire dans les annales du sport automobile.

La *Flore* à M. Senot, à la sortie de Mantes.

La course a été un très gros succès de spectacle, elle a été aussi un succès d'industrie, car la marche des canots a été admirable et a démontré péremptoirement leur rapidité et leur solidité. Il faut même remarquer que l'étape « de mer » Le Havre-Trouville a été extrêmement brillante et a déçu beaucoup de prévisions puisqu'aucun accident n'est à signaler et que le plus grand mal survenu à quelques canots est d'avoir embarqué un peu d'eau. La place nous manque pour nommer ici tous les vainqueurs de ce beau combat. Il faut cependant adresser des félicitations spéciales à MM. Charley et Vasse, propriétaire et conducteur du *Mercédès*, qui n'a pas peu contribué à lui seul au succès de l'épreuve.

En course. — Entre Mantes et Elbeuf

La *Suzanne*, cruiser à M. Tissandier, dans l'écluse de Léry-Pozes.

Sur le quai de Rouen. — En avant, M. Paul Vasse, qui a tenu la barre du *Mercédès* pendant toute la course et l'a mené à la victoire; derrière, M. Pérignon, un des passagers.

Le *Diablotin*, cruiser à M. Brayer, sortant de l'écluse de Léry-Pozes.

Le *Mercédès*, racer à M. Charley, arrive premier à Rouen, conduit par M. Vasse.

Le *Narval*, cruiser à M. Mallet et la *Marthe*, cruiser à M. Cazes, à l'arrivée à Rouen.

Entre Elbeuf et Rouen. — Le passage de trois cruisers.

Les cruisers au mouillage, à Rouen.

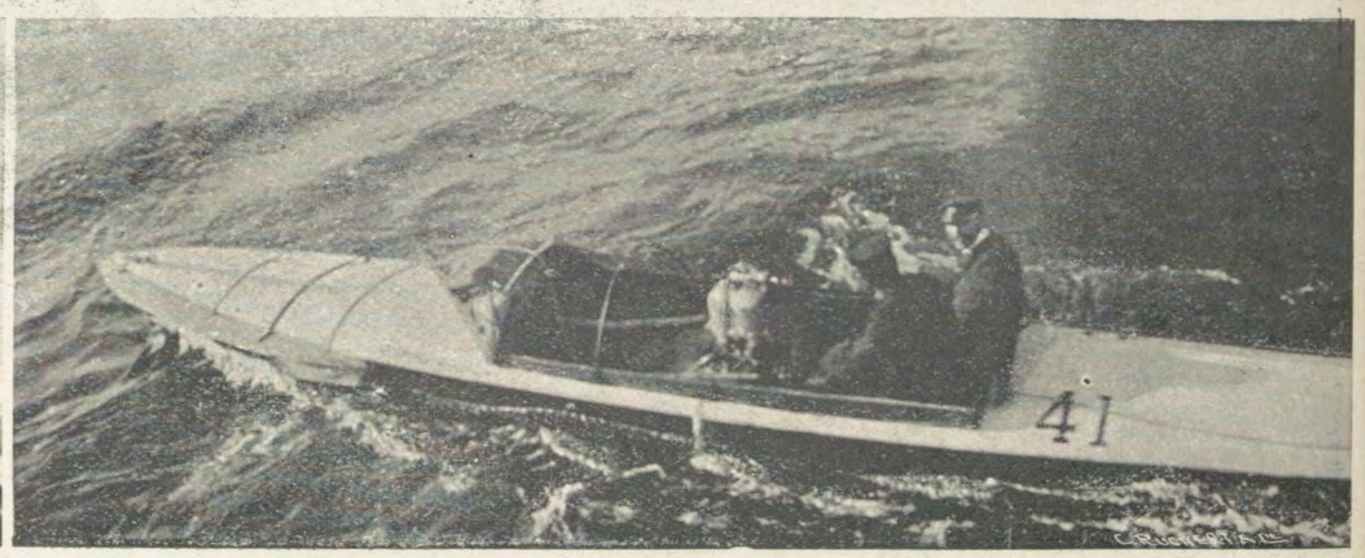
Dans le port de Rouen.
Le Quand-Même, *à M. Massard*

Les cruisers *Korrigan*, à M. Leroy, et *Narval*, à M. Mallet, naviguant dans l'estuaire de la Seine.

Au Havre. — Les cruisers photographiés du haut du quai.

Eagle Gaby Marthe Avenir II Avenir Narval

Le mouillage au Havre.



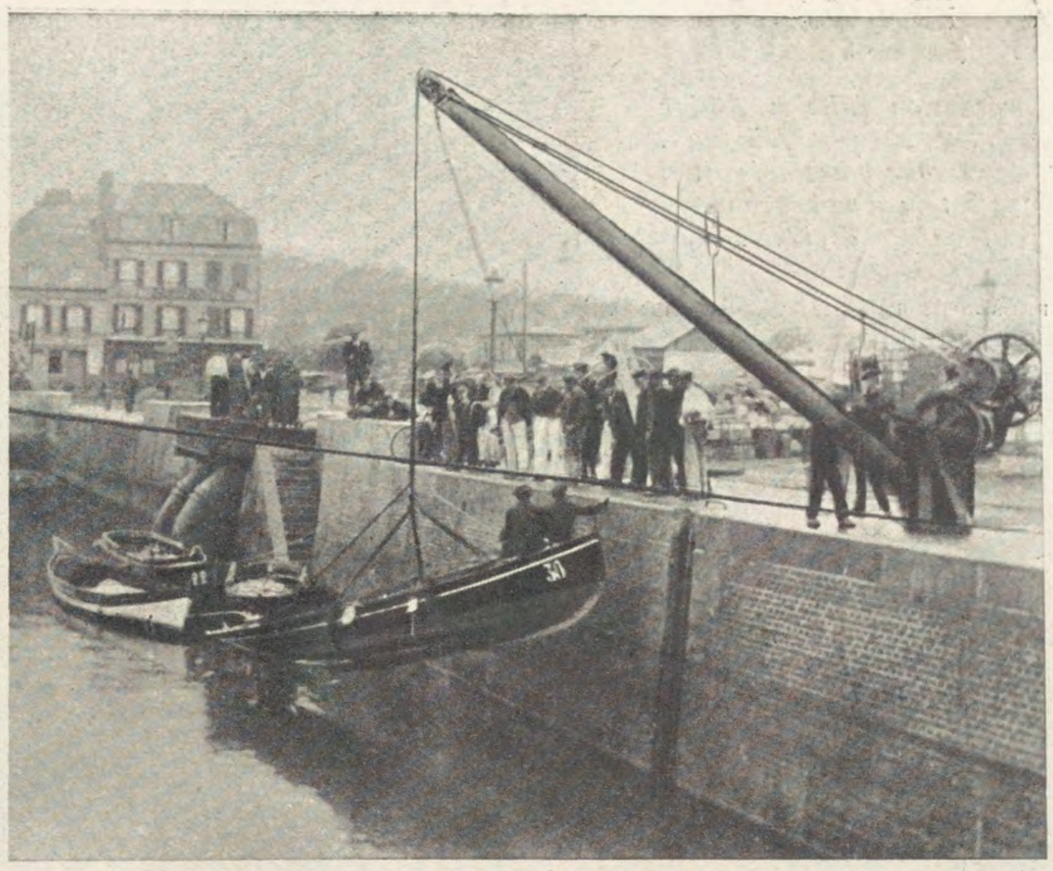
Le phare de Quillebeuf, où se faisait l'arrivée de la cinquième étape.

La *Loute*, à M. Cointreau, arrivant au Havre.

LES CANOTS AUTOMOBILES DE ROUEN AU HAVRE

Au fur et à mesure que les canots automobiles s'avançaient vers la mer, le succès de l'épreuve semble avoir été plus considérable. Après le succès du depart, leur route s'est poursuivie de triomphe en triomphe, de Mantes à Trouville, par Elbeuf, Rouen, Caudebec et Le Havre. Partout les objectifs de nos photographes les ont poursuivis, aussi bien dans les mouillages que dans les écluses ou au cours de leur navigation et malgré les difficultés que présente la réunion d'une sérieuse documentation photographique sur un tel sujet, nous avons tenu à suivre les canots d'étape en étape, ne doutant pas que leurs curieuses pérégrinations intéresseraient vivement nos lecteurs pour lesquels nous nous sommes efforcés de faire revivre toutes les péripéties de cette jolie lutte.

Les canots au repos dans le bassin du Commerce, au Havre.
Plus qu'un jour !



Comment on sortit, à Deauville, les canots de leur élément naturel, pour les ramener par le chemin de fer.

Le *Napier*, rentrant dans le port de Trouville après avoir gagné la Coupe Gaston-Menier en couvrant les trois milles marins (5556 m.) dans le temps excellent de 11 m. 29 s. 1/5. Devant, la *Marthe*.

D'un bout à l'autre de la course, *Mercédès* a tenu la tête sans que *Flore*, son plus redoutable concurrent, ait pu réussir a l'inquiéter.

Mais, dans la Coupe Gaston-Menier, le vaillant bateau s'est heurté à un nouvel adversaire, le *Napier*, le fameux gagnant de la Coupe Harmsworth, lors de la semaine d'Irlande.

Après une lutte émouvante, un corps-à-corps impressionnant, *Mercédès* a dû céder devant la différence de puissance du moteur et a passé la ligne à 200 mètres de son adversaire, 30 secondes derrière lui.

Le *Napier* est un canot à fond plat, très ponté, muni de deux hélices placées sous la coque et montées sur un arbre de couche oblique. L'effet de cette disposition est de faire glisser le bateau sur l'eau au lieu de la fendre.

Miss Dorothée Lewis à la barre du *Napier* qu'elle a conduit dans la Coupe Gaston-Menier.

Le *Napier* a été barré par une jeune fille, miss Dorothée Lewis, qui l'avait déjà piloté devant le roi Edouard VII. Elle l'a conduit en vrai marin et elle a eu, devant la jetée-promenade, un coup de barre qui lui a assuré la victoire.

Ainsi s'est terminée la première épreuve de Paris à la Mer. Par l'importance que nous lui avons accordée, dans la *Vie au Grand Air*, nos lecteurs ont pu voir que nous la considérions comme un très gros événement sportif.

Nous devons féliciter le *Vélo* et le *Yachting Gazette* à l'initiative desquels elle est due. Elle a marqué, comme disait, l'autre jour, M. Deutsch, de la Meurthe, la renaissance de la navigation fluviale. J. F.

A Buffalo

La réception faite à Major Taylor chaque fois qu'il paraît en course à Paris est si enthousiaste, que le brave nègre ne peut pas se décider à nous

✣ ✣ ✣

Après son match avec Ellegaard, où il avait eu la satisfaction de battre deux fois sur trois le coureur danois qui venait de remporter pour la troisième fois le Championnat du Monde, on pensait ne plus avoir le plaisir de voir, cette année, Major Taylor sur les pistes européennes. En effet, cette rencontre décisive semblait devoir clôturer triomphalement la saison du nègre, dont la fin avait été si brillante. Heureusement, il n'en a rien été, et le Vélodrome Buffalo nous a encore donné, jeudi soir, une réunion admirable, où il a trouvé moyen de grouper presque toutes les plus grandes étoiles cyclistes dans une épreuve de vitesse dont l'organisation a été aussi neuve qu'originale : six coureurs invités, et quels coureurs ! Major Taylor, Ellegaard, Meyers, Jacquelin, Kimble et Jue. Deux séries, un repêchage et deux finales avec addition de points.

La réunion fut fertile en étonnements. Major Taylor et Kimble ayant éliminé Meyers et Ellegaard, ces deux derniers se retrouvèrent avec Jacquelin et Jue dans un repêchage comme

1 Ellegaard — 2 Meyers — 3 Jacquelin — 4 Jue

Le Prix des Adieux. — Un repêchage peu banal.

Tandis que Jacquelin explique à Ellegaard comment il s'est laissé enfermer dans le repêchage, dans la cabine voisine, Major Taylor, qui vient d'arriver second, dans le Prix des Adieux, fait aussitôt ses malles.

(Cl. au magnésium.) **La deuxième manche de la finale du Prix des Adieux. — Le départ.**

La finale du Prix des Adieux se disputait en deux manches. Au classement par points, Kimble arrive premier avec 3 points, devant Major Taylor, 4 points et Ellegaard, 5 points.

Les Adieux

quitter. Un engagement superbe lui avait été proposé pour aller courir en Russie, mais il a préféré rester 15 jours de plus parmi nous.

✣ ✣ ✣

on n'en vit jamais de semblable et qui donna à Ellegaard l'occasion d'une étourdissante victoire, où dans un retour foudroyant, il rattrapa et battit sur le poteau Meyers, qui lui avait pris deux longueurs au démarrage.

Les finales furent l'objet d'une grosse surprise. Kimble s'y rencontrait avec Major Taylor et Ellegaard, deux rivaux qui lui sont bien supérieurs. Alors, avec un beau courage, il joua le tout pour le tout, partant en tête à la cloche et poussant à fond jusqu'au poteau. Cela ne réussit pas la première fois, Major Taylor, dans une diabolique détente, l'ayant remonté dans les trente derniers mètres pour le battre d'un quart de roue, mais il fut plus heureux la seconde, parce que Ellegaard arriva un peu trop tard pour lui jouer le même tour, tandis que Major Taylor, mal placé, ne persévérait plus. De cette manière il se trouva que, par l'addition des points, Kimble arriva premier, Major Taylor second et Ellegaard troisième.

Ce fut vraiment la soirée du troisième larron !

Ernest Mousset.

De Montgeron à Fontainebleau

La superbe route qui commence à Montgeron et se rend, par Melun, jusqu'à Fontainebleau à travers la forêt est, tous les dimanches, le théâtre d'une série d'épreuves sportives. Nous avons essayé de donner une idée de l'animation que présente, par les belles journées d'été, cette route classique du Cyclisme.

Le Championnat de l'Association Sportive des Postes, Télégraphes et Téléphones (50 km.).

Namur, Durand et Nodin, arrivés dans cet ordre dans le Championnat de l'A. S. P. T. T.

Fournier et Imbault, arrivés dans cet ordre dans le Championnat du C. C. A. M.

Le Championnat du Club Cycliste et Athlétique montmartrois (50 km.).

Le Championnat des Joyeux Sportifs (50 km.).

Peuty et Gallois, premier et deuxième du Championnat des J. S.

La Consolation Interclubs, organisée par l'Union Sportive de la Seine et gagnée par Massuet devant Foutrier.

Foureaux, le vieux routier, donne le départ du Championnat du Club de la Roue Volante, gagné par Giraud.

Le Championnat de 50 kilomètres de l'Arago-Sports, gagné par Radiguet.

La Course Cycliste de la Nouveauté, gagnée par Pin (Printemps) devant Thémon (Blouse, de Lille).

La distribution des brassards pour le Cross Cyclo-Pédestre.

Louis, gagnant de la Course Intermagasins.

Au départ du Cross Cyclo-Pédestre.

Au départ. Un concurrent qui ne s'embarque pas sans biscuit.

Cibot et Boum-Boum, le marchand de nougat.

De Paris à Reims ◦ 170 kilomètres à pied

Il faut remonter à Paris-Trouville (1899) pour trouver une course pédestre aussi longue que Paris-Reims, qui s'est disputée samedi et dimanche dernier. On sait que la course à pied était doublée d'une course cycliste. De pays en pays, notre collaborateur, André Foucault, a suivi la course sur une voiture mise aimablement à la disposition de la Vie au Grand Air *par M. Serpollet. Nos lecteurs trouveront ici les photographies et les notes qu'il a cueillies sur la route ainsi que d'intéressants documents sur l'épreuve cycliste.*

Même dans la nuit, les objectifs de la *Vie au Grand Air* suivent les coureurs, et surprennent les Grenellois en train de se réconforter, ou Vianzoni, quittant le contrôle de Meaux.

Dans la nuit sans étoiles de samedi a dimanche, nous tombons sur Cibot, entre Meaux et la Ferté-sous-Jouarre. Depuis le départ, je n'ai vu un homme aussi frais.

A quinze kilomètres de Paris, j'ai rencontré, déjà complètement gris, un sérieux pédestrian qui m'a déclaré ne pas être parti pour arriver premier, mais simplement pour obtenir le brevet des 35 heures Puisse-t-il de son pas chancelant être arrivé maintenant à Epernay ! A Meaux, nous avons vu Vianzoni fatigué — tant d'autres çà et là traînant déja la jambe. Cibot, que nous avons à côté de nous, court de sa belle allure allongee. Il est troisième à ce moment.

— Je les ai, me dit-il, je les ai ; jamais je n'ai été aussi bien.

— Il a refait 22 places, ajoute son entraîneur. Nous allons bientôt tomber sur le second, Fromal, et ensuite nous rattrapons doucement Lafitte qui est en tête.

A la Ferté-sous-Jouarre (68 kilomètres). Lafitte se fait masser, il a plusieurs kilomètres sur Cibot Fromal s'arrête un moment. Cibot signe et passe. Par ce seul effort de ne pas s'arrêter, il a refait plus d'un kilomètre. Dans la nuit, son allure est splendide, doucement coulée ; il court, il court toujours, atteint Fromal qu'il passe en vitesse, décroche ensuite Lafitte, fatigué, qui va bientôt abandonner, et prend le pas allongé quelques minutes après.

A deux kilomètres de Montmirail, se trouve le point marquant le centième kilomètre. Le record est battu d'une demi-heure. Cibot sourit, et continue, marquant simplement un temps d'arrêt, pour se laisser photographier sur place, en l'honneur de cet heureux événement... doucement et habilement conduit par un fidèle entraîneur à bicyclette, qui ne l'aura pas lâché de Paris à Reims.

A la Ferté-sous-Jouarre à 2 heures du matin. Cibot passe troisième au contrôle.

Montmirail, premier contrôle de jour, le soleil s'est levé depuis quelques minutes. La petite troupe arrive.

Oh ! les contrôles. Dans toutes les courses de longue haleine, ils sont les paradis successifs où les coureurs espèrent trouver à nouveau toute la force du départ et c'est l'espoir d'arriver bientôt à chaque contrôle nouveau qui leur redonne du courage ! Et combien il en faut pour faire 170 kilomètres à pied. Là aussi est la tentation. Tout autour des tables, des gens boivent et mangent. Eux seuls ne doivent pas manger, ou si peu. Etendu sur deux chaises, Cibot, le premier de tout à l'heure, remue tranquillement un grand bol de lait sucré relevé d'une goutte de rhum. Il demande quelque chose que son soigneur lui interdit du geste seulement, dans sa hâte de vider le bouillon aux œufs dont il a bien besoin pour se refaire un peu. Autour, les sous-entraîneurs se multiplient ! On entend : « Allons, grouillez-vous bon Dieu .. Ous qu'est la machine pour le masser. . Non, mais penses-tu que je vais lui laisser prendre de l'alcool..., rien du tout, tu ne prendras que du lait. » Le coureur à pied est fatigué et se résigne ; Cibot seulement proteste :

A Montmirail... Fromal passe second et avale en hâte un bouillon et un œuf.

Cibot photographié à la place où il vient de battre le record des 100 kilomètres.

Jaëck repart troisième du contrôle de Montmirail, à quelques minutes derrière Fromal.

« Ne me faites pas attendre, dépêchons-nous, que je ne perde pas trop de temps. » C'est la seule volonté qu'ont les coureurs, en cours de route, celle d'arriver; pour le reste et les soins secondaires, ils ont généralement la résignation et l'intelligence de s'abandonner à d'autres moins fatigués qu'eux. Tout à l'heure, Fromal perdra la course pour une absinthe imprudemment avalée.

Voici Fromal, Jaëck et Anthoine, qui étonne de fraîcheur. Ils s'arrêtent quelques instants et repartent bientôt au pas, chaussés de ces « bains de mer » dont la légèreté stupéfie pour la marche sur les routes et les pavés. Jaëck me fait observer en souriant que ses « bains de mer » *étaient troués au départ, mais que cela n'a pas augmenté depuis* (sic).

Après Montmirail, ils ne courent plus, ils marchent, s'échelonnent à quelques kilomètres. C'est entre Champaubert et Epernay que va se passer le vrai « drame de la course ». Cibot a perdu beaucoup d'avance à Champaubert où il arrive au trot. Fromal n'est plus qu'à quelques centaines de mètres. Je le suis mètre à mètre sur une bicyclette que j'enlève au contrôle; il va le rattraper, il n'est plus qu'à cinquante mètres de Cibot qui s'est arrêté pour satisfaire un besoin naturel. Je me souviens que tout à l'heure Cibot avait l'air à l'effort. Je me souviens aussi que son entraîneur m'a dit presque en même temps: « Sitôt rattrapé, je lui fais prendre sa course. »

Que va-t-il se passer?... Fromal n'est plus qu'à vingt, puis à dix, puis à cinq mètres..... D'un bond Cibot s'est enfui à grande allure et a repris soixante mètres, et pendant peut-être dix kilomètres les deux groupes se suivent, marchant à cinquante mètres l'un de l'autre, sans que le second puisse joindre le premier. Les rares assistants ne reverront pas d'ici longtemps une lutte aussi dure ni aussi belle.

En haut de la descente de Montmort, Cibot se détache en course et prend 700 mètres à Fromal qui n'a pas digéré une absinthe prise à Champaubert. Cependant, il part premier d'Epernay tandis que Cibot reste à se faire masser et quand Cibot revient sur lui dans la longue côte qui sort d'Epernay, il tombe sur un talus, abruti sous le soleil de midi tandis que déjà son vainqueur continue seul la course au long de la route dont les replis se perdent dans les vignes.

Encore vingt-cinq kilomètres, longs, longs. Cibot a maintenant une canne à la main, un long cortège le suit et depuis Champaubert, son

La lutte de Cibot et Fromal entre Champaubert et Epernay.
Lutte terrible qui dura 30 kilomètres. — Ces deux photographies ont été prises au même moment du même endroit. Fromal court pour rattraper Cibot qui n'est plus qu'à trente mètres de lui.

L'effort de Cibot.
Au moment où Fromal qu'on aperçoit à droite allait toucher Cibot, celui-ci part en course au milieu d'un peloton de cyclistes.

A Reims, sur la ligne d'arrivée.
Le vainqueur Cibot et Ducros qui l'a entraîné plus de 100 kilomètres.

A titre de document
Voici le bizarre instrument rencontré par notre collaborateur entre Epernay et Reims. — Son conducteur suivait Cibot.

Avant le départ de la course cycliste Paris-Reims, à Villiers-sur-Marne.

La foule accompagne les coureurs jusqu'au poteau.

Le départ des coureurs de vitesse.

La voiture *Gardner-Serpollet* munie de pneumatiques *Michelin* dans laquelle M. Pelzer a conduit nos collaborateurs à la suite des coureurs.

Le départ des vétérans.

Rivière, premier des Tout-Petits, en 6 h. 10, le premier coureur cycliste arrivé à Reims.

Antheine (A. V. A.), arrivé troisième, signe au contrôle de Reims.

A Champfleury, 11 kilomètres avant l'arrivée. — Cibot tout seul !

Cibot, premier, loin devant le second Anthoine, est suivi d'un cortège d'admirateurs. A sa droite, son fidèle entraîneur Ducros; à sa gauche, notre collaborateur, André Foucault, qui le décide à ne pas s'arrêter si près du but pour se faire masser, et à continuer directement sur Reims.

camarade Ducros l'accompagne. Il est relativement très frais. Il a mal aux genoux, mais malgré son effort formidable, il est plein de courage. Pendant près de cinq kilomètres nous causons ensemble. Il me conte que depuis le départ il n'a bu que du lait.

Depuis hier soir, pour suivre une course qui marche à 9 kilomètres à l'heure, nous voyageons dans une Serpollet qui fait du 100. J'ai pensé faire mourir de rage M. Pelzer, notre aimable conducteur, à ces arrêts successifs, et j'en demande pardon, pour l'honneur de sa marque, à M. Serpollet, mais s'il faut aller si doucement, combien il est agréable de pouvoir aller vite, très vite lorsqu'on en a besoin... et cela arrive souvent.

Cibot arrive premier à Reims, en triomphe. Une photographie encore et nous le quittons pour aller à la rencontre d'Anthoine, second. Une ligne encore pour dire que cette course a été une des plus belles épreuves sportives auxquelles nous puissions assister.

ANDRÉ FOUCAULT.

Le Grand Prix de la République

Le Grand Prix de la Republique fut fondé en 1901 par Henri Desgrange, directeur du Vélodrome du Parc des Princes, qui eut l'idée de doter sa belle piste d'une épreuve grandiose qui pût servir de parallèle et de complément au Grand Prix Cycliste de la Ville de Paris, dont le Vélodrome municipal de Vincennes etait le théâtre ordinaire.

Il employa pour la réussite de son œuvre le meilleur et le plus pratique de tous les moyens, il dota la nouvelle épreuve d'allocations magnifiques.

✣ ✣ ✣

Le résultat ne pouvait être douteux et un succès colossal répondit à l'ambition de l'organisateur, succès sportif et succès officiel, puisque non seulement tous les coureurs portant un nom en Europe s'inscrivirent et figurèrent parmi les partants, mais encore les Pouvoirs Publics y furent représentés par plusieurs personnages en tête desquels on pouvait compter un ministre.

Ce fut vraiment une belle journée de sport et qui mérita de compter parmi les plus brillantes des fastes cyclistes, et ceux qui y ont assisté ont encore présentes à la mémoire les émouvantes luttes des demi-finales et surtout la mémorable bataille à laquelle donna lieu la finale et qui vit un des exemples les plus étonnants du triomphe du courage et de la ténacité, représentés par Arend, contre la vitesse et la force que personnifiaient Ellegaard et Jacquelin.

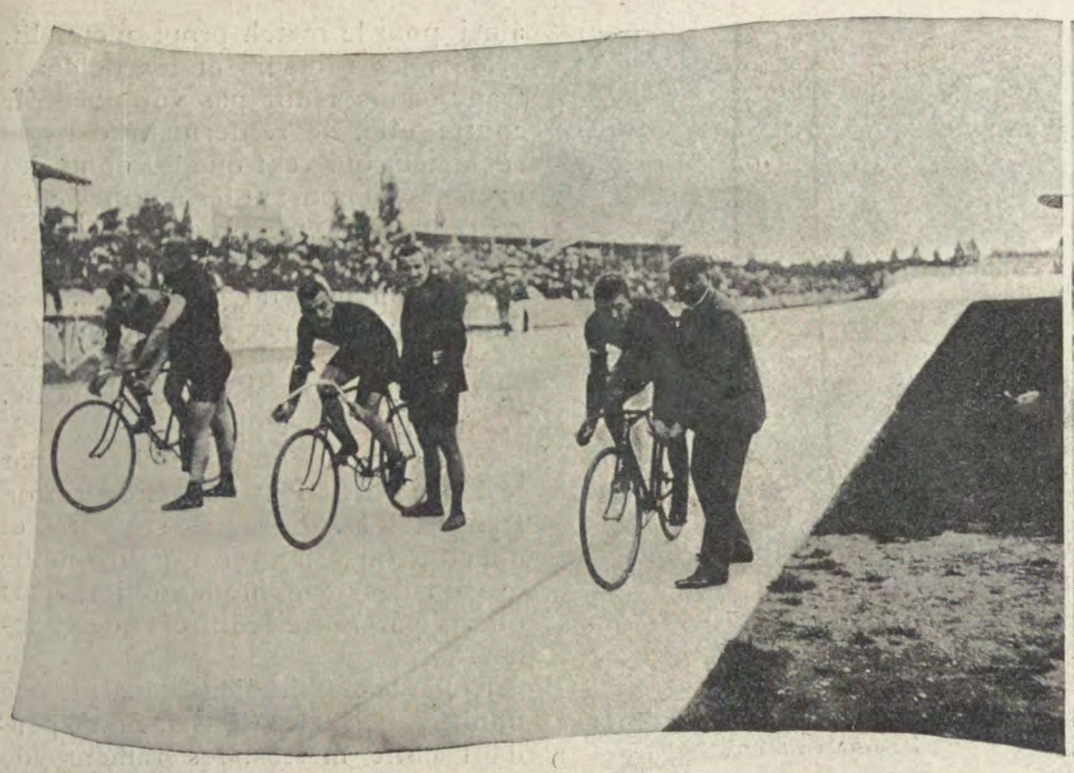
Le Grand Prix Cycliste de la République au Vélodrome du Parc des Princes. — Le défilé des concurrents.

Lorsque, sur le ciment, Ellegaard et Jacquelin vinrent, l'un après l'autre, lui livrer l'assaut définitif, ils se heurtèrent aux splendides ressources que donne une musculature solide mise au service d'une énergie farouche, et dans un mouvement desordonné de tout son puissant mécanisme, Arend conservait jusqu'au poteau la roue d'avance qui assure le profit et la gloire. Radieux, il fit un tour d'honneur au milieu d'une des ovations les mieux méritees qu'ait jamais recoltées un athlète

Par une curieuse coïncidence, à la même heure où Arend faisait triompher sur une piste française les couleurs allemandes, Henri Fournier, sur une voiture française, effectuait une entrée victorieuse à Berlin dans la grande course automobile. Ce piquant rapprochement ne manqua pas d'être relevé par le ministre dans le petit speech de félicitations qu'il fit à Arend lorsque ce dernier monta dans la tribune officielle pour recevoir sa récompense.

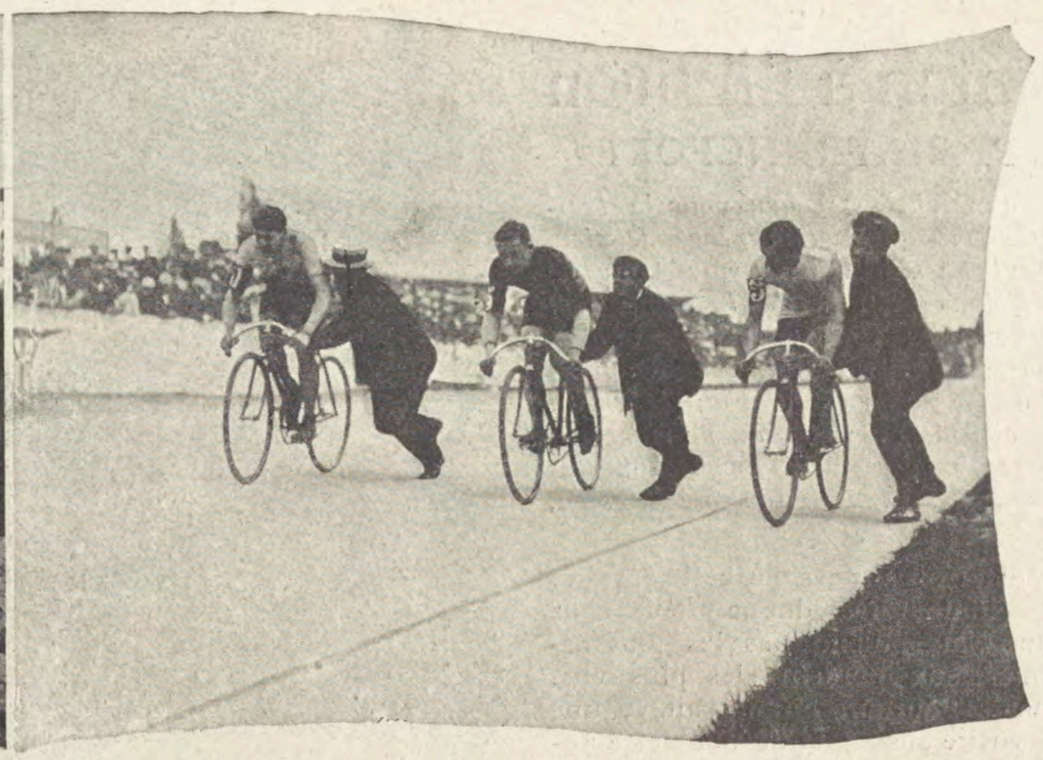
Après un pareil succès on pouvait espérer se trouver en face d'une œuvre nouvelle venant compléter chaque année les autres grandes épreuves classiques. Il n'en fut rien et, pour des raisons diverses, l'année 1902 ne vit pas de second Grand Prix de la République Allait-il donc mourir, laissant le regret d'une seule et brillante exécution et n'ayant pas, comme le Grand Prix de l'Exposition, la naturelle excuse d'une occasion spéciale et sans lendemain ? Heureusement il n'en sera pas ainsi, et Henri Desgrange vient de le ressusciter d'une manière très opportune.

Dans les trois cents engagés figurent tous les bons coureurs d'Europe y compris Arend, ce glorieux vainqueur de la première épreuve. Un malentendu avait fait craindre un moment qu'il n'y figurât pas; heureusement



Jenkins — Poulain. — Rutt.

6e série.



Chevallier. — Piard. — Bixio.

4e série.

Le Grand Prix Cycliste de la République. — Les séries éliminatoires.

tout s'est dissipé et il est venu pour défendre son bien, semblant avoir pour cela d'autant plus de chances qu'il vient de faire une performance splendide dans le Championnat du Monde, battant Meyers et mettant en péril Ellegaard.

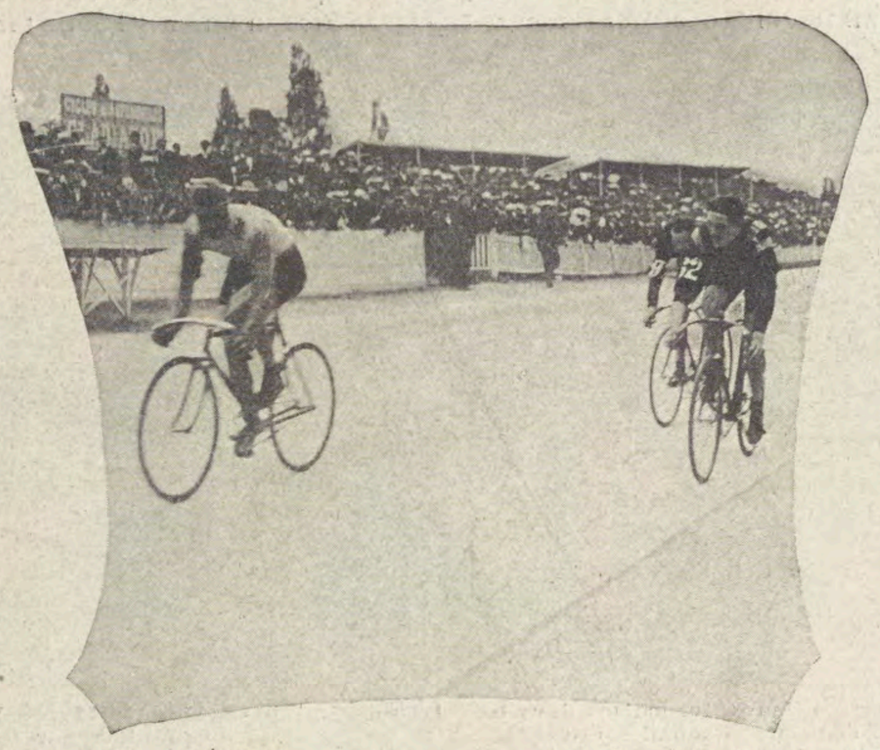
Le Grand Prix de la République doit voir ses nombreuses péripéties se répartir sur trois journées, qui ont commencé dimanche dernier pour se continuer jeudi et s'achever dimanche prochain. Il faut, en effet, plusieurs séries d'épreuves éliminatoires pour arriver à la sélection définitive des trois candidats à l'épreuve suprême.

Dimanche, nous avons eu les douze séries préparatoires avec chacune deux qualifiés, puis les huit séries éliminatoires de trois coureurs destinées à choisir les concurrents des demi-finales.

Dans les premières, tous les favoris se sélectionnèrent sauf Jue, à qui ne resta plus que la ressource du repêchage. Il en fut autrement dans les secondes, où plusieurs grosses surprises se produisirent : Kimble surpris par Mathieu, lâché de plusieurs longueurs, puis malgré un retour formidable, arrivant un peu trop tard; Meyers tombé au dernier virage par suite de la crevaison d'un pneumatique, quand il semblait avoir la course à sa merci, entraînant Eros dans sa chute, et laissant seul Louvet, qui poussa comme un enragé jusqu'au bout, et qui dut être très désillusionné quand, en se retournant, il vit que la ligne droite était vide, qu'il n'y avait plus personne derrière lui; Rutt, mal placé au moment du démarrage de Jenkins, et ne pouvant le rejoindre; enfin, Arend, battu très régulièrement par Van den Born. Le coureur allemand a causé une grosse déception. Comme tenant du titre, il attirait l'attention universelle. Or son style, ordinairement pénible, l'a été plus que jamais. Ou il n'est plus en forme, ou il est fatigué de son voyage. Nous verrons cela jeudi.

Jusqu'à Jacquelin qui nous a donné une grosse émotion dans sa première série, où il se fit enfermer au moment décisif; heureusement, il parvint à se dégager et se classa second, ce qui lui permit de courir la seconde épreuve qu'il enleva magistralement.

Ellegaard a fait une magnifique impression qui justifie bien sa position de premier favori. Grogna, Van den Born et Bixio ont aussi fait de très belles courses.



Ellegaard, 1er. — Heller, 2e. — Brécy, 3e.

Arrivée de la première série éliminatoire.

Le repêchage de jeudi promet d'être très intéressant ; qu'on en juge par les noms suivants: Arend, Meyers, Kimble, Rutt, Piard, Jue, Poulain, Bourotte, Heller, Ercka, Huber, Eros, Mayer, Brécy, etc. La tâche sera dure et le vainqueur aura bien mérité de paraître dans les demi-finales.

Le premier acte de la grande pièce était joué et l'on allait procéder à une autre épreuve promettant un genre d'émotion bien différent : le Championnat du Monde des motocyclettes.

Déjà les infernales machines avaient fait leurs essais. Maurice Fournier, pilotant un nouveau monstre, avait accompli quelques tours à une effarante allure. Deux séries avaient été courues, gagnées par Champoiseau et Marius Thé, malgré un terrible retour de Rigal, lorsque l'inévitable pluie est venue tout arrêter.

Il est écrit que nous ne pourrons plus avoir de grande manifestation sportive sans sa malfaisante intervention.

Après le Grand Prix Cycliste de la Ville de Paris qui s'en tira à grand'peine, le Bol d'Or, coupé en deux par un formidable orage, voici que le Grand Prix de la République va être menacé à son tour. Heureusement que ses séries étaient finies quand l'averse transforma la piste en lac, et obligea à remettre au lendemain le reste de la réunion.

Espérons que les jours suivants seront meilleurs et que la grandiose épreuve pourra s'achever à la satisfaction générale sans nouveaux incidents provenant de l'état du temps.

D'autant qu'il n'est rien qui ait l'air plus « bête » qu'un vélodrome sous la pluie. Lorsque sous la pluie battante, les gradins ruissellent et que sur les lignes droites clapotent les mille gouttes qui tombent sans interruption, le vélodrome à un aspect des plus mornes, et sa vastitude désolée donne l'impression d'un long squelette, auquel toute une armée de coureurs sont seuls capables de communiquer le mouvement et la vie comme les muscles aux os.

Qu'est devenu, hélas ! le beau pays de France chanté par les poètes d'autrefois ? La pluie y a remplacé le soleil. Si cela continue, ce n'est plus « pays béni » qu'il faudra dire, mais « pays pourri ».

Encore une illusion qui s'envole !

ERNEST MOUSSET

Anzani. — Ojam. — Champoiseau.

Le Championnat du Monde des Motocyclettes. — La 1re série.

LE

Match à l'Aviron

PARIS-FRANCFORT

Ce match s'est couru pour la troisième fois, dimanche dernier, dans le bassin de Courbevoie-Asnières; il a donné lieu à des incidents fort regrettables et qui porteront, croyons-nous, une grave atteinte à son prestige et à sa vitalité, si un règlement simple, mais net et sain, ne vient apporter remède à la façon dont est courue l'éliminatoire du côté parisien.

◓ ◓ ◓

Voici trois années que cette épreuve éliminatoire donne lieu, chez nous, aux polémiques les plus ardentes, aux incidents les plus vifs. Jamais pourtant on n'avait vu une nervosité aussi grande que cette année. Jamais, depuis longtemps une réunion d'aviron n'avait donnée lieu à un pareil scandale, car on peut employer le mot si l'on veut juger à sa juste valeur la bruyante manifestation à laquelle a donne lieu Paris-Francfort de cette année. Pourquoi celà? L'explication est très simple.

L'équipe allemande met son bateau à l'eau.

Il n'y avait en présence pourtant que deux équipes compétitrices: celle de la Basse-Seine d'une part et une équipe mixte composée de rameurs du Rowing-Club de Paris, de la Société Nautique de la Marne et du Cercle Nautique de France.

L'équipe à huit de la Basse-Seine, qui défendait les couleurs françaises dans le match Paris-Francfort et qui a succombé devant l'équipe mixte allemande.

L'équipe mixte (S. N. de la Marne, Rowing-Club et Cercle nautique de France), qui a été disqualifiée par les commissaires, lors de l'élimination.

M. Doyen, donateur du challenge et président de la Société Nautique de la Basse Seine, avait déclaré, en sa qualité de président du Comité du match Paris-Francfort, *qu'en cas d'incident de course, on recommencerait l'épreuve.*

L'incident s'est produit, il y a eu abordage; la Basse-Seine en profitait, l'arbitre, M. Harvey, ayant purement et simplement disqualifié l'équipe mixte arrivée première. C'est ici que cela se corse.

M. Doyen, oublieux de la parole donnée, déclare s'en tenir à la décision de l'arbitre et télégraphie aussitôt à Francfort que les rameurs parisiens qualifiés sont ceux de la Basse-Seine. C'est le règlement, paraît-il? Bien. Mais alors il fallait faire courir l'éliminatoire parisienne plus tôt. Dans tous les cas, il y avait une parole donnée, il fallait la tenir et, à la rigueur, faire recourir le lendemain matin.

Et puis, enfin, le juge-arbitre n'avait rien vu. Il l'a déclaré, et pour se faire une opinion il a dû entendre les rameurs des deux équipes qui n'ont pas manqué de se rejeter la faute, naturellement.

La saine logique voulait que l'on recommençât.

De tout cela qu'est-il résulté? C'est qu'après une réunion où l'on avait enfin décidé de recourir le vendredi soir, l'équipe mixte a fait le parcours seule, ce jour-là, se qualifiant ainsi pour le match proprement dit.

L'équipe mixte allemande, gagnante du match Paris-Francfort.

Mais les rameurs et les délégués francfortois n'ont pas voulu courir contre elle, se renfermant dans le règlement qui veut que les noms des rameurs composant les équipes concurrentes soient connus cinq jours à l'avance.

Que l'on juge du galimatias. Les deux équipes parisiennes veulent prendre part à l'épreuve. Cris, réclamations... et un peu plus bataille. C'est joli, n'est-ce pas?

Enfin, l'équipe mixte, sollicitée par le dévoué président de la Fédération française, M. Lagogué, se retire et effectue un *row-over* qui lui donne le gain des magnifiques objets d'art offerts par notre confrère de Baeder.

Enfin, le match a lieu et, malgré une bonne défense de la Basse-Seine pendant mille mètres, les rameurs de Francfort gagnent facilement.

Alors, c'est indescriptible. On fait une ovation chaleureuse aux vainqueurs et l'on hue les vaincus. Le public s'en mêle. Cela devient un charivari infernal, où il est impossible de se retrouver; sifflets, hurrahs, bravos. Tout se confond en un hurlement lamentable, étouffant la voix d'un malheureux hère qui, sur la berge, braye à perdre haleine. Je renonce à décrire la scène fantastique qui s'est passée à ce moment. C'était terrible et grotesque.

C'est pitoyable. L'Aviron n'a vraiment pas besoin de ces sortes de manifestations.

Que M. Doyen me permette un avis. Il est animé, je crois, des meilleures intentions, mais son entourage le conseille mal. Le challenge Paris-Francfort doit-il revenir à la meilleure équipe? Oui, c'est hors de doute. Dimanche dernier, l'équipe francfortoise était meilleure que l'équipe parisienne contre laquelle elle a couru, ceci n'est pas douteux non plus. Mais l'équipe qui a défendu nos couleurs était-elle la meilleure équipe de Paris?] C'est ce] qu'il aurait fallu démontrer. C'est ce qui n'a pas été fait. Le télégramme a tout perdu et j'ai de bonnes raisons pour croire que si c'est M. Doyen qui l'a rédigé, il lui a été dicté.

Allons, organisateurs, faites donc pour ce match un bon règlement ou, je vous le dis, il aura vécu ce que vivent les roses... l'espace de trois années. Ce serait fort joli pour une rose, mais c'est insuffisant pour un challenge d'une importance aussi considérable. Il faut se pénétrer que l'aviron, comme les autres sports, ne peut se développer qu'à l'abri des querelles de chapelles sportives. Il faut, lorsqu'on convie le public à un match autour duquel on a fait quelque bruit, qu'il soit assuré de trouver en présence les meilleures équipes, de façon que son enthousiasme du jour ne soit pas refroidi ensuite par des révélations bruyantes.

EDMOND MAGNEZ.

GABRIEL

Alençon La Camargo Vinicius

L'ARRIVÉE DU GRAND PRIX DE BADE. — 100.000 FRANCS ET UNE COUPE D'OR. — 2.400 MÈTRES

Cette épreuve, dotée d'une si belle allocation, n'avait réuni que cinq partants, dont deux chevaux allemands : Prinz Amelet, à M. Weinberg, et Sirocco, au comte Sierstorpff ; les représentants français étaient : Vinicius, à M. Ed. Blanc ; La Camargo, à M. Abeille, et Alençon, à M. Ephrussi. L'imbattable jument de M. Abeille venait de subir un échec, ayant été battue par Alençon dans le Prix de la Ville-de-Bade ; elle succomba encore contre Vinicius, mais prit sa revanche sur le cheval de M. Ephrussi.

Le Meeting de Baden-Baden

La grande semaine de Baden-Baden a fait une très sérieuse concurrence aux « Grandes Semaines » de la côte normande, et jamais, depuis bien des années, il n'y eut sur l'hippodrome d'Ifferzheim autant de sportsmen et autant de chevaux français.

◆ ◆ ◆

Quand un vieux sportsman se retrouve au pesage d'Ifferzheim, il ne peut s'empêcher d'évoquer le passé et de penser au Baden-Baden d'avant 1870, à ces grandes assises sportives où Mme de Metternich et Mme de Pourtalès représentaient l'élégance avec l'esprit.

Le comité des courses de Baden-Baden a voulu faire revivre ces brillantes années, et si Baden-Baden n'est plus la ville d'eaux par excellence, le grand centre mondain, elle redevient ville sportive, et son meeting du mois d'août attire, chaque année, un plus grand nombre de sportsmen de France et d'Angleterre. Jamais un lot aussi important de concurrents français n'avait passé le Rhin : l'écurie Leigh ne comptait pas moins de douze représentants ; l'écurie Ch. Carter, cinq ; l'écurie R. Carter senior, trois ; l'écurie R. Carter junior, quatre ; l'écurie Lavis, trois ; l'écurie A. Carter, deux ; l'écurie Denman, trois ; l'écurie W. Botten, deux ; l'écurie Morand, deux ; l'écurie Sarro, un, et quels représentants : La Camargo, Vinicius, Killarney, Alatri, Rob Roy, Spot, Dormé, Roi de Rome, Champ de Mars, Impérial, Alençon, Ob, Faux-Fuyant, le vieux et toujours solide Bûcheron, Montgaillard II, j'en passe et des meilleurs.

L'événement du meeting fut la double défaite de La Camargo par Alençon, d'abord, par Vinicius ensuite.

L'arrivée au champ de courses.
A Baden-Baden, comme à Chantilly, comme lors de certaines journées à Auteuil et à Colombes, on vient en mail-coach.

Le gagnant de " l'Ancien Steeple-chase " de Bade.
Le colonel von Heyden Linden, et son cheval Seul II, par Saxifrage et Iris, qui a battu les chevaux français Marabout et Dorion.

Après le Furstenberg Memorial. — 75.000 fr. — 2.000 m.
La Chine, *par War Dance et Flying Column, à M. Deschamps ; entraîneur, R Count ; jockey, Ransch ; qui a battu Signor au haras de Schlenderham.*

La rentrée du vainqueur du Grand Prix de Bade. — Une coupe d'or et 100.000 francs. — 2400 mètres.
Vinicius, *par Masqué et Wandora ; éleveur-propriétaire, Ed. Blanc ; entraîneur, Denman ; jockey, Ransch.*

Le parcours de " l'Ancien Steeple-chase de Bade ", gentlemen-riders, 6.000 m., 12.500 fr.
La descente du talus de Bade est plus dure que celle du talus d'Auteuil. Dans cette épreuve, deux chevaux français ont couru : Marabout, à M. de Rodellec du Porzic, monté par M. St-Jean, et Dorion, à M. Liénart, monté par M. Urbain David ; ils se sont classés deuxième et quatrième. Le vainqueur a été un cheval d'origine française : Seul II, au colonel von Heyden Linden.

Baden-Baden

Chantilly et Maisons-Laffitte étaient représentés par plus de quarante spécialistes du plat ou de l'obstacle, et nos couleurs se sont couvertes de gloire ; il n'y eut qu'une ombre au tableau, la double et inattendue défaite de La Camargo.

◆ ◆ ◆

Dans le Prix de la Ville-de-Bade, G. Stern, qui connaît bien La Camargo, était en selle sur Alençon, et l'excellent jockey a su très habilement profiter de tous les incidents de la course ; tout d'abord une bousculade s'est produite à l'arrivée, et il y a eu un manque complet de train dont le jockey de La Camargo, J. Childs, n'a pas su apprécier l'importance. Du reste, la jument a pris sa revanche dans le Grand Prix de Bade sur Alençon ; elle a été battue, il est vrai, par Vinicius. Cette défaite a encore des excuses. La Camargo était nerveuse à l'excès, on dut la mener en mains au poteau ; durant le parcours, elle coucha plusieurs fois les oreilles, marquant ainsi sa mauvaise volonté, enfin avec ses 65 kil. 1/2 elle a dû faire son jeu elle-même ! Elle succomba de deux longueurs contre Vinicius, mais elle s'est trouvée à six longueurs devant son vainqueur, Alençon. Vinicius était dans un état resplendissant de santé et il a paru à tous qu'il avait beaucoup, beaucoup progressé depuis le Grand Prix. Ransch, du reste, a admirablement monté le fils de Masqué et Wandora.

Les chevaux allemands n'ont pas existé contre les représentants de notre élevage, aussi bien dans les courses plates que dans les courses d'obstacles. Seules, quelques épreuves secondaires ont été pour eux.

P. M.

Le vainqueur du Prix de Pompadour (trot attelé — 3.500 m.).
Vauréal, *par Pompéi et Herzelie, à M. J. Remondon. Driver : Laurent. (A couvert les 3.500 m. en 5 m. 12 s. 2/5.)*

Un groupe de jockeys et drivers.
Ils n'ont point l'élégance raffinée de nos fines cravaches de plat ou d'obstacles; il est vrai que le meilleur d'entre eux n'a point le vingtième des appointements d'un O'Connor, d'un Shields ou d'un Ransch.

La rentrée du Prix Livadie (trot monté, 2.000 m. — 10.000 fr.).
Entête, Althéa, *par Fuchsia et Gabrielle. Propriétaire, M. Olry ; entraîneur, Dejean ; jockey, E. Urier. (A couvert les 2.000 m. en 3 m. 2 s. 2/5.)*

LES COURSES A SAINT-CLOUD

La Semaine des Trotteurs

Entre les deux premiers dimanches de Longchamp, il n'y a, en province comme à Paris, ni réunion de plat, ni réunion d'obstacles ; aussi la Société du Demi-Sang en profite-t-elle pour donner quelques bonnes réunions de trot sur son admirable mais combien peu ombragé hippodrome de La Fouilleuse.

L'événement de la semaine du trotting a été la défaite de l'excellent Azur, à M. Lallouet, dans le prix Livadie. Ce fils de Juvigny paraissait le second de sa génération et le meilleur des mâles; il a dû céder le pas à Althéa, compagnon d'écurie d'Aline, à M. Dejean; à Arthur, un Narquois et à Aunay, un James Watt.

Les habitués de Saint-Cloud, les propriétaires de trotteurs eux-mêmes n'en pouvaient croire leurs yeux! Althéa meilleur qu'Azur! Aline était engagée dans cette épreuve, et bien qu'Althéa n'eût point encore de très brillantes performances, le père Dejean — un malin et certainement le meilleur de nos entraîneurs de trot — devait juger son poulain capable de battre Azur puisqu'il avait retiré Aline. Ses prévisions ne l'ont point trompé.

Althéa a trotté en 1 m. 31 s. 1/5, ce qui est une fort belle moyenne. FRANC PICARD.

Eunice, au Cte de Fels. | Arizona, à M. de St-Alary. | Amer Picon, à M. W. Barker. | Bénédictus.

A Longchamp. — Le Prix Jouvence (12.000 fr. ; 4.800 m.).
Le premier passage devant les Tribunes.

Tigre, à M. M Clado. | Lavandier, à M. W. Barker. | Amer-Picon, à M. J. de Brémond. | Kakimono,

L'arrivée du Prix Jouvence.

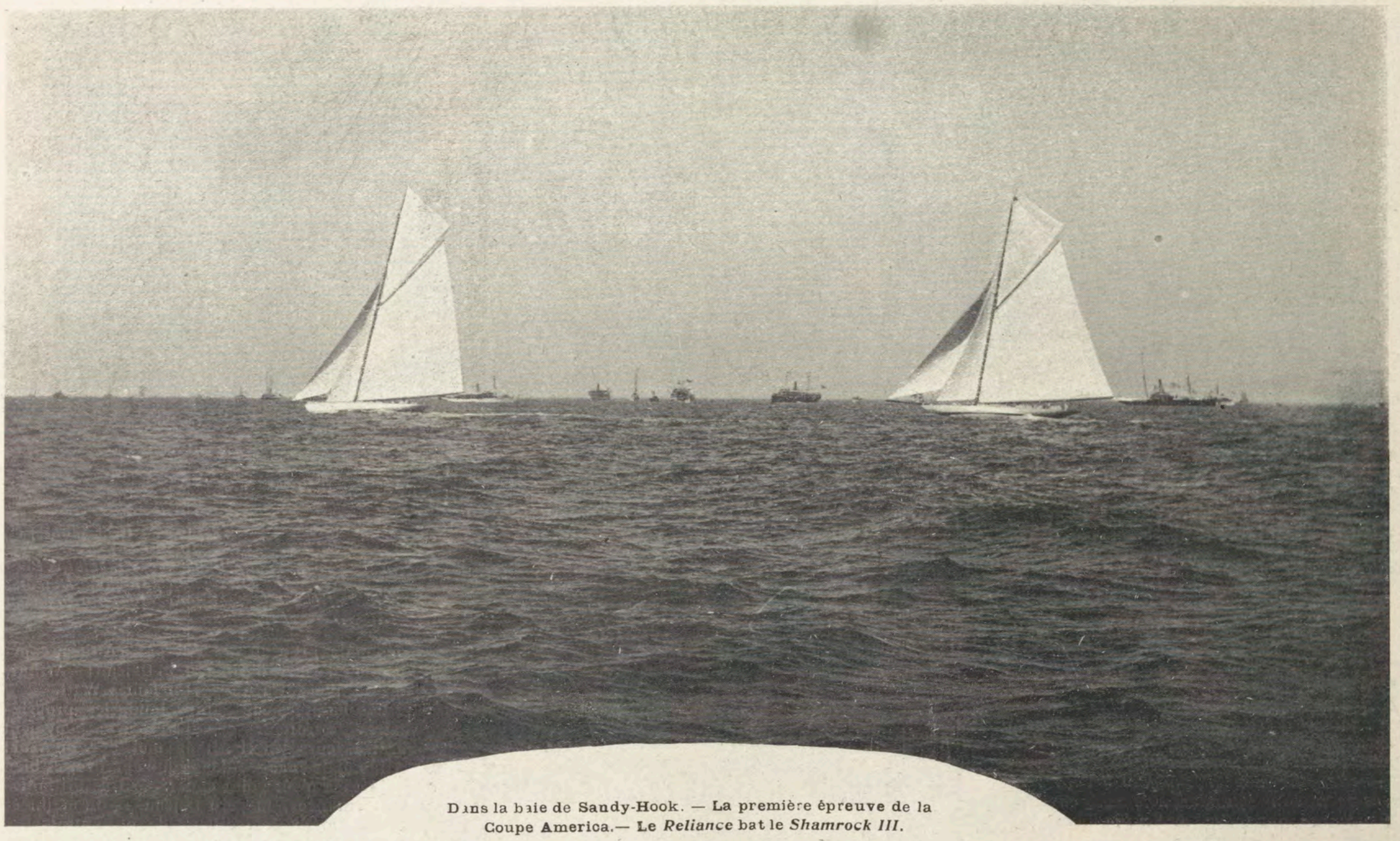
Au Bois de Boulogne

La pluie a malheureusement gâté la seconde réunion de Longchamp, et les fervents du turf qui manquèrent l'ouverture de la chasse pour voir courir le Prix Jouvence et le Prix de Villiers ont certainement dû le regretter, car, en Beauce et en Sologne, il a fait un temps superbe mais très, très chaud.

Décidément l'étoile des entraîneurs américains commence à pâlir; les mesures très rigoureuses prise en Russie contre les « dopeurs » leur auraient-elles donné à réfléchir? Le fameux Leigh, qui avait des chevaux engagés dans les quatre épreuves réservées aux vieux chevaux, n'a pu décrocher que le Prix Jouvence avec Tigre et grâce à l'énergie de Shields et à la mollesse de Thompson, qui montait Lavandier, arrivé second.

La rentrée de *Tigre*, 4 ans, par Richelieu et Tortue, à M. Marino Clado; jockey, Shields; entraîneur, Leigh.
Malgré la distance de 4.800 mètres, Tigre, *grâce à l'énergie de son jockey Shields, a remporté facilement le Prix de Jouvence.*

Tigre, du reste, est un excellent cheval qui a souvent et brillamment gagné à Longchamp comme à Maisons, alors qu'il portait les couleurs de M. Ephrussi. On pouvait craindre pour le fils de Richelieu la distance de 4800 mètres; il s'est tiré brillamment et victorieusement de cette nouvelle épreuve. Amer Picon, au comte de Ganay — par suite de deuil, les chevaux du comte de Ganay courent sous les couleurs de son entraîneur, W. Barker, — ne m'a point paru en condition très belle; le vaillant stayer a, du reste, dû céder le pas à son jeune camarade d'écurie, Lavandier, la troisième place a été prise par Kakimono. A peine cette épreuve était-elle courue que la pluie s'est mise à tomber violemment et n'a point cessé, gâtant ainsi cette réunion qui promettait d'être très intéressante. F. P.



Dans la baie de Sandy-Hook. — La première épreuve de la Coupe America.— Le *Reliance* bat le *Shamrock III*.

L'Imbattable Jonathan

Les journaux quotidiens ont tenu le public au courant des diverses péripéties auxquelles a donné lieu la lutte mi-centenaire pour la Coupe America entre l'Angleterre et l'Amérique. Pour la douzième fois, l'Angleterre a été battue dans la personne de sir Thomas Lipton, qui en est, à lui seul, à son troisième essai. Les deux belles photographies que nous reproduisons ici ont été prises au cours des deux premières épreuves, disputées par le Reliance, *représentant de l'Amérique et le* Shamrock III, *représentant de l'Angleterre.*

◓ ◓ ◓

Pour la douzième fois disputée, la Coupe America est restée en Amérique, après la défaite du *Shamrock III*. Pour la troisième fois, sir Thomas Lipton a dépensé des millions pour reconquérir l'aiguière, partie d'Angleterre depuis tantôt cinquante-quatre ans. Pour la troisième fois, l'Angleterre qu'émeut chaque nouvelle tentative pour la défense de cette cause nationale, est retombée, après l'insuccès, dans son flegme méprisant pour les vaincus. Et de l'autre côté de l'Atlantique, la fière petite Yankee du caricaturiste provoque toujours : « Come on, come on », « venez donc, venez donc », tenant d'une main la Coupe qui est de 1851, et de l'autre le *Columbia* qui est de 1899.

C'est vraiment depuis cette date que l'intérêt suscité par la lutte de l'Amérique et de l'Angleterre a passionné le monde entier. Depuis cette date, à chaque nouvelle épreuve, on recommence les mêmes prodiges d'information pour renseigner, presque à la minute l'Angleterre et le monde entier sur le labeur si souvent pénible de la compétition. Chaque fois l'Angleterre, quelques jours avant l'épreuve, multiplie ses lazzis et laisse entrevoir la certitude qu'elle a de gagner cette fois-ci ; chaque fois, elle est battue. Ne comparons pas, et ne nous lançons pas dans le jeu trop facile qui consiste à répéter : « Ah ! ce n'est pas en France qu'on aurait le courage d'agir ainsi. » Quand même cela serait, il n'y aurait point de déshonneur à cela, mais cependant il faut admirer le courage et l'« estomac » de sir Thomas Lipton, qui, pour le seul plaisir ou l'honneur du « roy » et du drapeau national, consacre en vain, régulièrement, une partie de sa fortune à une entreprise que nous jugeons de plus en plus chimérique au fur et à mesure que s'accumulent les défaites. Cette année cependant, sa victoire était plus probable. On sait la condition draconienne du règlement de la Coupe qui oblige le yacht anglais à se rendre en Amérique par ses seuls moyens. Le *Shamrock III*, perfectionné considérablement après la défaite du *Shamrock II*, n'en eût pas été incommodé s'il avait trouvé là-bas dans la baie de *Sandy-Hook* un temps propice. Nécessairement plus râblé que son rival, construit uniquement en vue d'un court *racing*, il aurait fallu, pour qu'il se trouvât vis-à-vis de lui en bonne posture, qu'il pût profiter de ses qualités de force et de résistance. Il n'en a rien été. Peu de vent, mer calme et tandis que le *Reliance*, dont on vit, aux essais, les flancs éclater parfois sous les vagues, filait sous la brise très douce, le *Shamrock*, handicapé par cette mer d'huile et ce temps trop beau, perdait chaque fois un nouvel essai, sa lourdeur, cependant diminuée autant qu'il était possible, le mettant vis-à-vis du *Reliance* dans un manifeste état d'infériorité.

La deuxième épreuve. — Temps très calme. — Le *Reliance* se détache.

Sir Thomas Lipton a été navré. A ses amis, il a confié son désolement pour ses efforts vains, bien plus que pour son argent perdu, mais son cœur de sportsman reprendra le dessus sous le fouet implacable de l'ironie américaine qui ricane dans les feuilles publiques : « *Try again, sir Thomas Lipton* ! » « Essayez donc encore, sir Thomas Lipton... »

J. F.

La Tentative d'Holbein

Holbein a manqué une fois de plus sa tentative de traverse la Manche; néanmoins, son effort malheureux n'en reste pas moins admirable et nos lecteurs s'intéresseront certainement aux notes et aux photographies que nous avons demandées à Moebs, un de ses suiveurs.

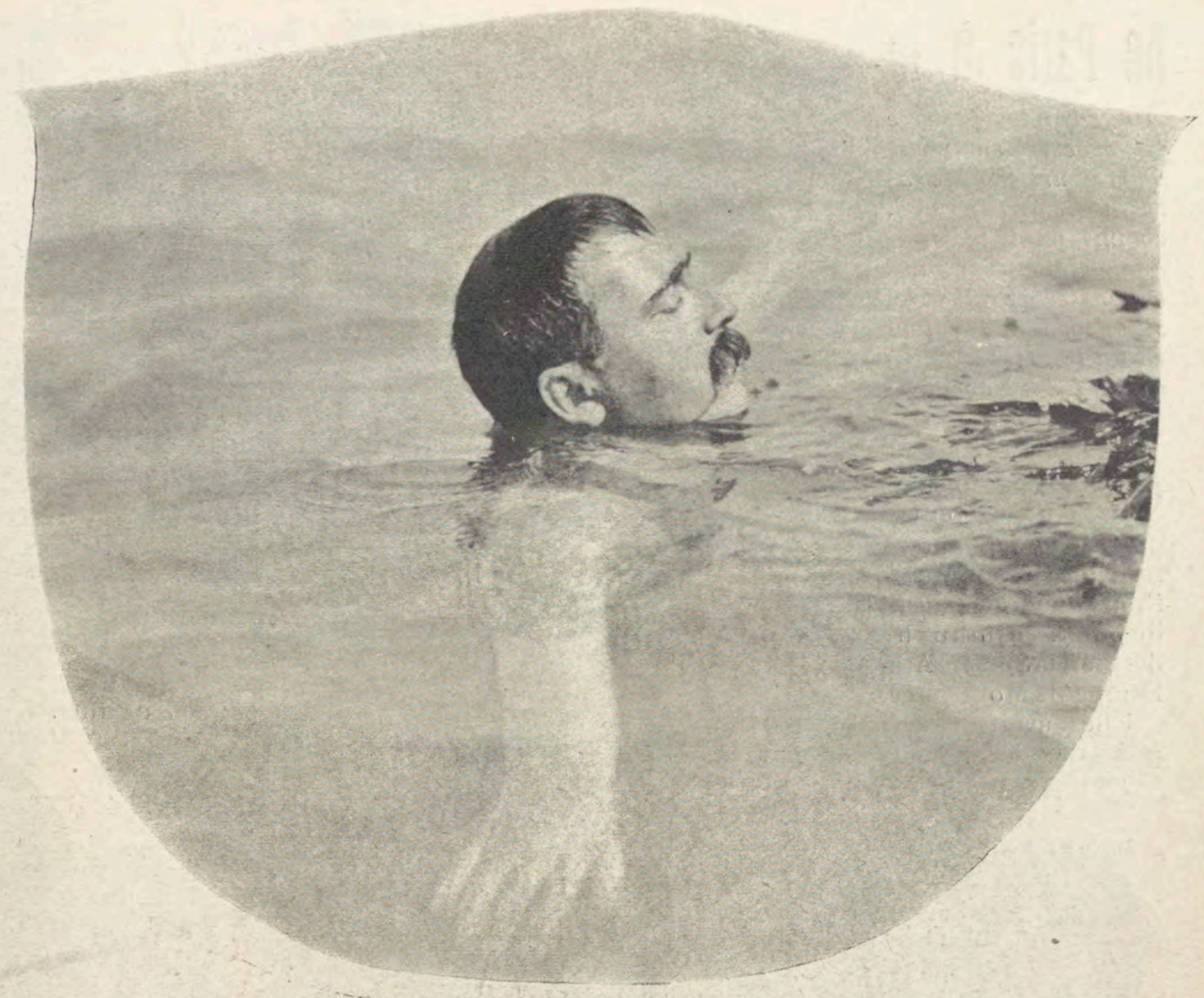
◓ ◓ ◓

L'athlète merveilleux qui vient encore une fois de s'illustrer en une vaine, et glorieuse quand même, tentative de traversée de la Manche, nous offre le type parfait de l'Anglo-Saxon, qui joint à une constitution sans tare la ténacité de sa race. D'une taille au-dessus de la moyenne : 1 m. 77; d'un poids normal, par rapport à sa taille : 185 livres, Holbein, l'épiderme très brun, ses yeux noirs brillant en sa belle face d'homme au tempérament sanguin, un peu gras, mais point trop, réunit physiquement toutes les qualités nécessaires à un nageur de grand fond. Il commença son entraînement en 1897. Mal conseillé à ce moment, il adopta, dès le début, une nage mauvaise, le *barck strock* ou nage sur le dos; les bras rejetés en arrière de la tête s'écartent et tirent l'eau en rame, alors que les jambes donnent un coup de jarret droit.

C'est avec cette nage lente et indigeste, car le mouvement des bras empêchait l'estomac de garder les aliments, qu'il fit sa première tentative de traversée en 1901. Son échec, à cette époque, fut en partie dû à sa nage.

S'en rendant parfaitement compte, il se mit alors entre les mains de Newman, professeur de natation à Londres, qui avait déjà formé d'autres nageurs célèbres, entre autres : Jarvis, Nuttall, Greasley.

Newman lui fit alors apprendre le *Side arm strock*, sorte d'over arm strock, qui diffère seulement de cette dernière nage par le mouvement du bras du dessus qui, au lieu de sortir de l'eau pour aller se placer loin au-dessus de la tête, glisse dans eau et ne dépasse pas beaucoup la hauteur du visage.



Holbein à l'entraînement; on remarquera la déformation produite par l'eau.

Le corps très allongé dans l'eau, la main droite arrive à hauteur de la tête, sans sortir de l'eau et appuyant alors fortement avec cette main ouverte qui glisse le long de la poitrine pour venir s'arrêter sur la cuisse droite, le nageur donne en même temps avec les jambes qui sont écartées un vigoureux coup de ciseaux, premier temps; les jambes se raccourcissent alors, celle de droite tournant en cercle, celle de gauche se plaçant en arrière, elles viennent reprendre la position écartée, alors que le bras gauche, invisible dans l'eau et qui cependant travaille beaucoup, a, en glissant le long du corps, maintenu l'allure en avant de ce dernier, deuxième temps. Cette nage est maintenant exécutée par Holbein à la vitesse de 20 à 22 mouvements par minute, allure que je crois un peu trop lente et qui pourrait être portée sans danger, il me semble, à 24 ou 26.

Holbein en marche.

A droite, Holbein dont on aperçoit le masque blanc, au-dessus de l'eau; à gauche, M. Moebs, son suiveur du moment.

Le froid, d'habitude, est un des facteurs les plus importants avec lequel le nageur doit compter. Pour cet homme extraordinaire, il n'en est pas de même. C'est surtout la lame dans la figure et l'eau de mer dans les yeux qui le dérangent considérablement. Ce dernier inconvénient a été à peu près aplani grâce à un masque en toile imperméable percé de deux trous avec des lentilles en celluloïd qu'il se fait coller au collodion, du front au bout du nez; une espèce de pince qu'il s'adapte sur le nez, lorsque la mer est trop forte, l'empêche de prendre trop d'eau par cet organe.

Il respire donc largement, régulièrement et bruyamment à chaque brassée, en un souffle qui rappelle celui du garçon boulanger faisant sa pâte.

Ne désespérons pas de le voir réussir un jour, car après son échec, en vrai sportsman, il s'écriait : « Je n'ai pas été battu par l'eau, mais je salue le flot; nous nous retrouverons ».

G. Moebs.

La sortie de l'eau.

Entraîné au loin par le courant de la marée, Holbein est obligé d'abandonner.

De Paris à la Croix-de-Berny

*La grande épreuve pédestre sur route d'amateurs " Marathon Amateurs ", comme on la désigne dans le monde spécial, organisée par l'*Auto, *s'approche et, de tous côtés, les clubs organisent des épreuves préparatoires pour entraîner leurs hommes... et les autres. On ne saurait mieux faire, car rien ne vaut la course pour apprendre aux coureurs à se connaître eux-mêmes et à connaître leurs adversaires.*

◓ ◓ ◓

A la porte de Gentilly.
Les concurrents de la course de la S. A. M. attendent le départ.

Ce n'est pas un simple hors-d'œuvre que la course préparatoire en vue du Marathon annuel que faisait disputer, dimanche dernier, la Société Athlétique de Montrouge.

Elle avait réuni près de deux cents engagés sur lesquels, malgré le temps incertain — d'une incertitude qui cessa, hélas ! trop tôt — cent cinquante-deux se présentèrent au départ.

Huteau, 3e | Drevault, 1er | Roffy | Bouchard, 1er
Quelques favoris sur les talus des fortifications.

Au moment du départ, un troupeau de moutons vient se mêler aux coureurs.

Soubiran, le vétéran de la S. A. M., donne les derniers conseils à son jeune camarade de club Beugnon.

Le parcours s'étendait de la porte de Gentilly à la Croix-de-Berny et retour, soit 15 kilomètres, environ la distance de Marathon. C'était donc un précieux critérium pour la grande épreuve d'amateurs.

Malgré la pluie, une foule considerable était rangée non seulement sur la piste du club où se faisaient le départ et l'arrivée, mais encore tout le long du parcours.

Dès le départ, Gaulart prit la tête, emmenant tout le peloton à vive allure, mais au bout d'un kilomètre, Drevault et Bouchard passèrent. Ils augmentèrent constamment leur avance et passèrent le poteau la main dans la main, 200 mètres en avant du 3e, Huteau, qui a fait une très jolie course. Les quinze kilomètres ont été couverts en 60 m., 43 s.

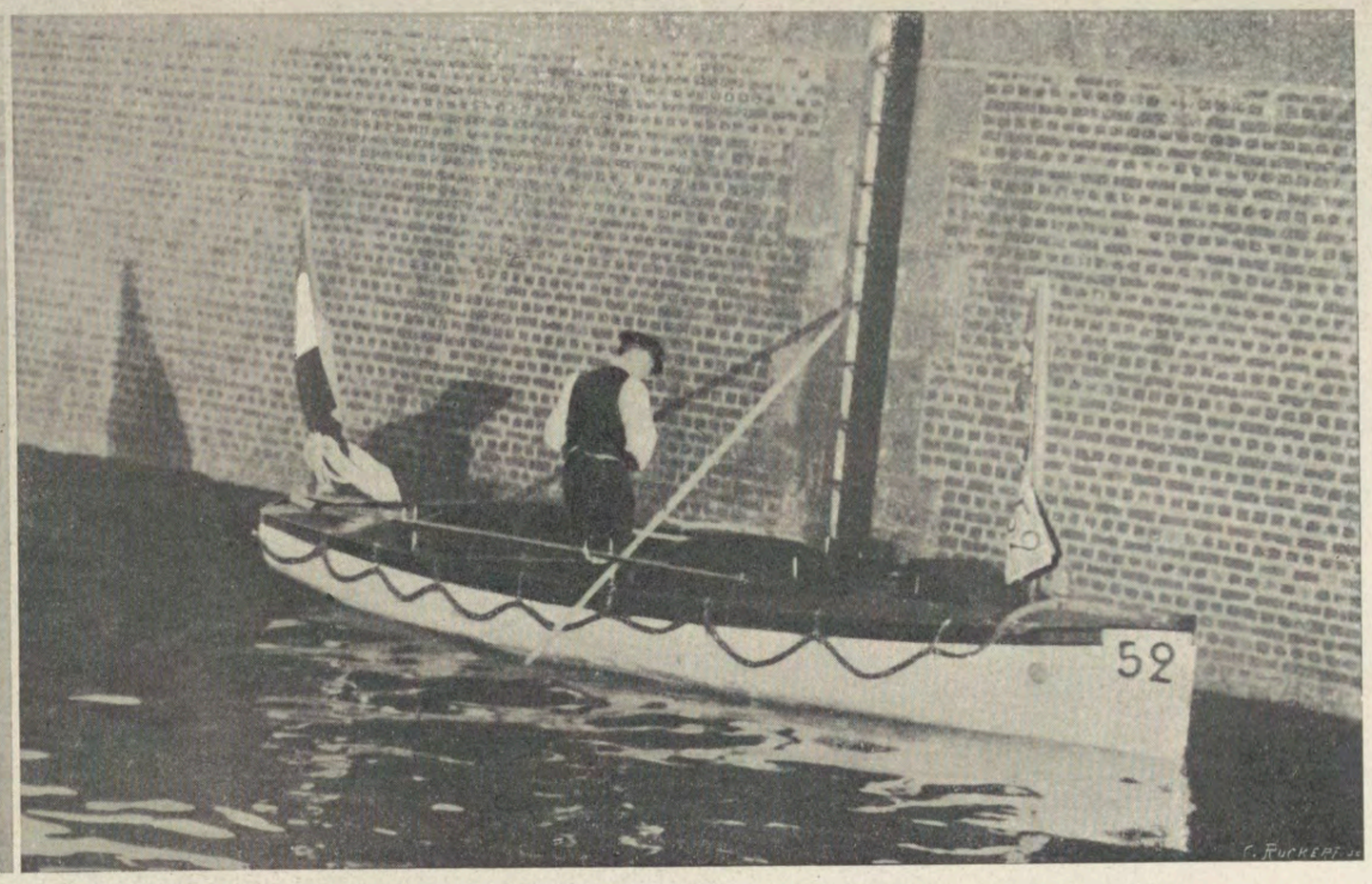
L'appel des concurrents avant le départ.

Drevault est un jeune coureur qui promet pour l'avenir et qui pourrait bien être pour Marathon un concurrent dangereux.

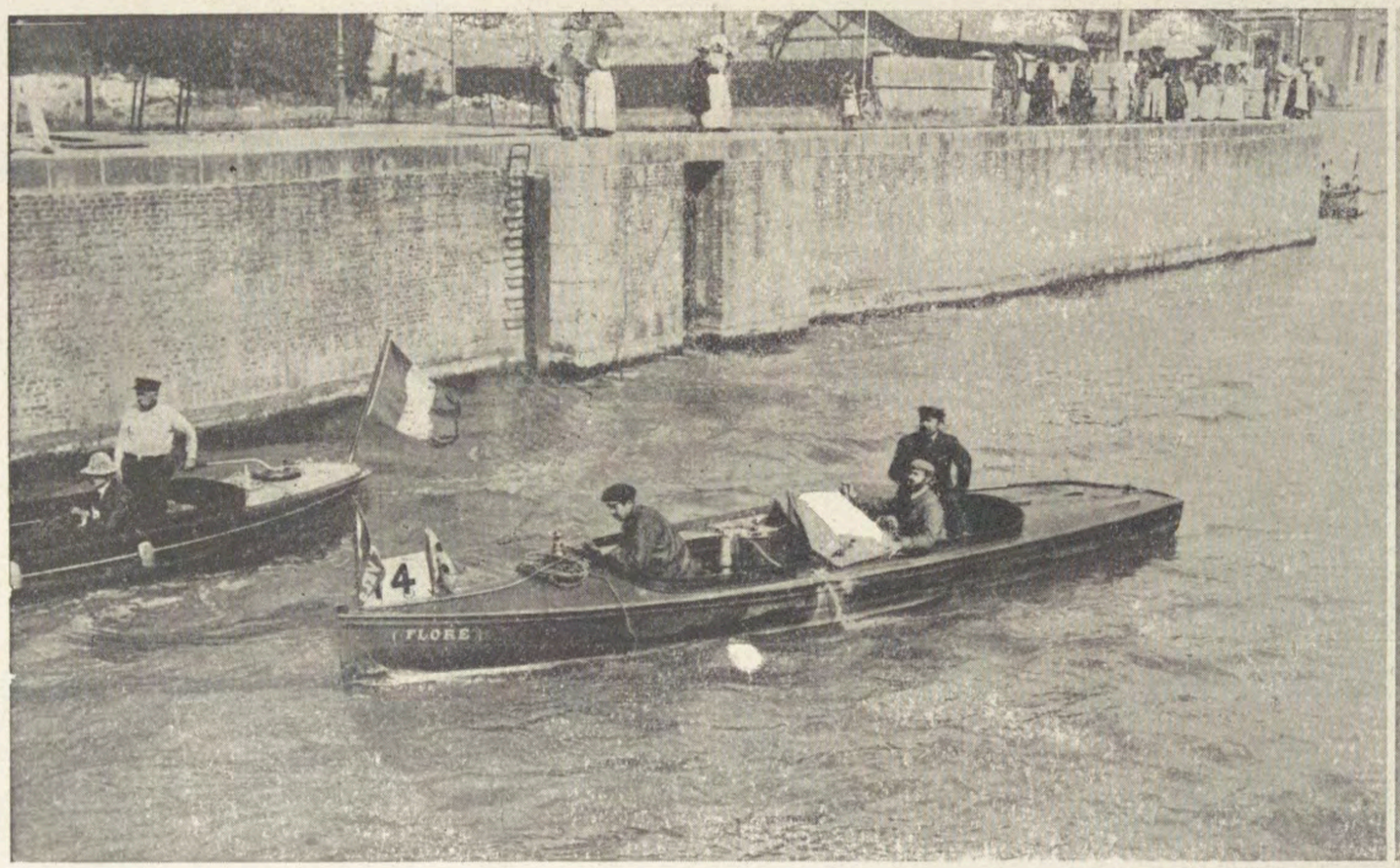
Une catégorie spéciale avait été réservée aux coureurs indépendants. C'est là une heureuse initiative qu'il faut souligner, car combien de coureurs sont dignes d'attention qui ne voudraient pour rien au monde s'affilier à une société quelconque. On ne peut en vérité fonder un Club d'Indépendants, ce qui serait plutôt paradoxal, mais j'aimerais qu'on multipliât les courses avec catégorie d'indépendants. Elle est revenue, cette fois, à Wallet, — encore un coureur qui promet, — qui a terminé le parcours en 63 m. 10 s., se classant dixième du classement général.

A. L.

Camélia, a M. R. Chapu, muni d'un moteur *de Dion-Bouton* de 8 chevaux, 1er de la première série des cruisers, en 18 h. 30 m. 20 s.



Capricieux, a M. Planque, muni d'un moteur *de Dion-Bouton* de 6 chevaux, 1er de la première série des racers, en 23 h. 5 m. 13 s.



Flore, a M. Senot (moteur *Otto* de 24 chevaux), gagnant de la course des 100 kilomètres Meulan-Poissy, se classe le second du classement général, derrière un moteur de 40 chevaux.

Mouette, a M. Luce et Société Bardon, muni d'un moteur *Bardon* de 15 chevaux, marchant a l'alcool, 1er de la troisième série des racers, en 21 h. 30 m. 43 s.

La Course des Canots Paris-Deauville (30 Août-4 Septembre)

BLOC-NOTES

ESCRIME

La saison sportive a été extrêmement brillante à Etretat; nous avons eu, au Tennis-Club, des matches anglo-français, avec des célébrités telles que Gore, Palmer, Hugh, Norris, etc. Dimanche dernier, de grandes régates ont amené à Etretat tous les yachtsmen de la côte.

Enfin le maître Millet, qui dirige avec une si heureuse activité la salle d'armes du Casino, nous convoquait le 4 septembre, à 9 h. du soir, dans la salle des fêtes, à un assaut dont le programme peut rivaliser avec les programmes les plus choisis des grandes réunions parisiennes; citons les maîtres Adolphe Rouleau, Millet, Boulège, Gauthier (du 20e d'infanterie), et les amateurs Beauvois-Devaux, Chelliard, Georges Bureau, F. Touchard, Bourdin, ainsi que les champions d'escrime du Havre: MM. Evrard, Sénéquart et Cantor.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Réparation de la Chambre à air Vélo

Nous continuons à donner des indications pour la réparation des pneus vélos. Voici quelques renseignements sur la manière de réparer une chambre à air:

1° Ne sortez de l'enveloppe que la partie à réparer;

2° Choisissez une pièce ou pastille à la demande du trou, de façon à dépasser en tous sens de 1 centimètre les bords de la perforation;

3° Faites disparaître toute trace d'humidité et de saleté; frottez avec un chiffon, de préférence imbibé de benzine, la pièce découpée ainsi que la surface de la chambre autour du trou;

4° Enduisez de dissolution les deux surfaces à réunir (pour la pastille la face à enduire est la face brune);

5° Enlevez avec le doigt presque toute la dissolution mise; moins on en laisse, plus vite le collage est fait;

6° Laissez sécher jusqu'à ce que le doigt happe sur les pas enduites;

7° Alors seulement, appliquez la pièce, comprimez fortement et surveillez les bords qui ne doivent pas se soulever.

Vérifiez si la paroi opposée au trou n'a pas été percée du même coup.

Ne collez jamais de toile sur la chambre à air.

Etanchéité de la chambre à air. — Sur la grande route, quand vous n'avez pas vu le clou, vous trouverez facilement le trou par le jet d'air produit dans la poussière, ou par le souffle qu'il donne sur la joue. Vérifiez toujours si le clou n'est pas resté dans l'intérieur du bandage.

Mais il est des fuites imperceptibles, faites par les épines et épingles, qui vident un pneu en 24 heures: on les trouve en plongeant dans une cuvette ou un baquet d'eau successivement toutes les parties de la chambre à air dégagée de l'enveloppe au préalable. Et encore, pour découvrir ces petites fuites, faut-il allonger doucement la chambre à air sous l'eau pour dilater le trou.

Nota important. — Pour faire ces recherches, il ne faut pas gonfler trop fortement, car il se produirait une hernie ou boule. En pareil cas, dégonflez immédiatement, sous peine d'éclater.

MICHELIN ET Cie.

FINANCE

LE STATU QUO

Parce que ce mois-ci est, au point de vue de la température, bien supérieur au précédent; parce que la chasse est ouverte; parce que les événements d'Orient suscitent et légitiment des inquiétudes, la Bourse reste déserte, les affaires rares, la spéculation inerte.

Cette réserve se conçoit, même s'impose. Il n'y a pas de raisons pour prendre des engagements; il en existe, et de nombreuses, et d'excellentes, pour se dégager des positions prises.

C'est une période d'attente, de *statu quo*. La sagesse conseille l'abstention jusqu'à l'heure où l'horizon de la politique extérieure, présentement chargé de nuages, se sera éclairci.

Répétons-le: la qualité indispensable aux financiers, c'est la patience! Ils en ont, aujourd'hui, besoin plus que jamais.

C. LEVRAI.

BILLARD

Nouvelles

Le tournoi de Vichy a été un succès. Il n'en pouvait, du reste, être autrement, étant donnés la classe des joueurs et le local choisi comme champ du concours, la Restauration. La lutte finale, fort jolie, a eu lieu entre MM. Bureau, journaliste à Vichy, candidat à la députation aux dernières élections et Cavardon, expert-comptable à Cusset, près Vichy.

M. Bureau est sorti vainqueur et a reçu la coupe emblématique du Championnat offerte par M. André, propriétaire de la Restauration; plus une médaille et une queue d'honneur données par la Compagnie Brunswick.

Ce tournoi, comme ceux qui ont eu lieu déjà à Reims, à Limoges, à Boulogne, aura un résultat durable: la fondation d'un cercle de billard.

On annonce un tournoi à Grenoble pour le courant de ce mois-ci. Ce tournoi, appelé Championnat du Sud-Est, serait dû à l'initiative d'un vrai sportsman, M. Robert des Farges.

Du côté professionnel, on s'occupe des défis lancés à Schaefer par Fournil et Sutton et on s'étonne!!! que Schaefer reste muet.

Mais si l'Américain s'obstine dans son silence, il me semble que Fournil et Sutton pourraient se consoler en concluant ensemble un match au cadre à deux coups dans lequel ils excellent tous deux, de telle façon que certains autres professeurs voudraient faire adopter le cadre à un coup. Ce match serait la plus belle rencont[illegible] actuellement.

COUNT [illegible]

BIBLIOGR[illegible]PHIE

AU PAYS DES PYRÉNÉES, par Emile D[illegible] volume in-8° Jésus de 320 pages, avec 24 [illegible] photocollographie d'après les négatifs de l'aute[illegible]

Ce volume est en quelque sorte la suite naturelle [illegible] ouvrage consacré aux Alpes et qui est considé[illegible] un petit chef-d'œuvre du genre descriptif. Ainsi [illegible] fait pour le *Tour du Mont-Blanc*, M. Daul[illegible] l'attention du lecteur dès le début de sa relati[illegible] traîne sans fatigue — mais non sans émoti[illegible] toutes les pérégrinations qu'un instinct de [illegible] perspicace et débrouillard lui fait accomplir da[illegible] veilleuses contrées qu'il veut étudier pour son[illegible] pour le nôtre. Il pourrait prendre pour épigra[illegible] qu'il se plaît à citer dans sa préface: « Après [illegible] préparer un voyage et de le faire, le plus gra[illegible] raconter... »

Au seul point de vue photographique, l'ouvr[illegible] rait de retenir notre attention: les planches [illegible] illustré constituent un puissant élément d'int[illegible] sites qu'elles représentent et surtout par la fa[illegible] quable dont elles ont été conçues et exécutées. [illegible] que nous comprenons l'illustration photographi[illegible] ne saurions-nous trop féliciter l'auteur et l'éditeur [illegible] reux résultat d'une aussi intelligente et aussi fé[illegible] boration.

Pr[illegible]

COMMENT DEVENIR FORT

par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL E[illegible]

1 volume..... 3.5[illegible]

En vente à notre Salle d'Expositi[illegible]
9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-Chaus[illegible]

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

0 FR. 75 la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : **1 fr. 50** *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone: 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y insérées, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** enverront donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner au 283-41.

AUTOMOBILES

Une **Voiture électrique** de la Société des voitures électromobiles, landaulet 4 places en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs, visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (2025)

Châssis Renault 10 chevaux. Tous derniers perfectionnements, livrables de suite. Gassier, rue du Général-Henrion-Berthier, Neuilly. Téléphone 84. (01145)

Gladiator. Voitures et châssis 2 et 4 cylindres, livrables immédiatement. Maleville, Libourne. Facilités de paiement. (01146)

A vendre, PANHARD-LEVASSOR, 24 chx, ton.
PANHARD-LEVASSOR, 12 chx, double-phaéton.
PANHARD-LEVASSOR, 8 chx, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 12 chx, 2 allumages, roues égales, ton., dais et glace, état de neuf.
CLEMENT, 8 chx, tonneau.
CLEMENT, 5 chx, tonneau.
E. Loste, 37, r. Brunel. Tél. 555-43. (01147)

A vendre, voiturette de Boisse, en très bon état. Willocq, Neuilly-Plaisance. (2026)

Magnifique Occasion. Panhard 10 chx 1903, carburateur Krebs, état de neuf: 12.500 fr. *Garage Central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre).* Téléphone: 307-52. (01148)

Motocyclette Peugeot 1903, 2 chx, presque neuve, avec accessoires, 550 francs. (01149)

CARTES POSTALES

La Nouveauté de la Saison, c'est l'édition de cartes postales en couleurs de la Compagnie de Navigation du lac d'Annecy, dont les motifs pris directement sur nature au moyen des procédés nouveaux de la photographie en couleurs représentent les sites les plus ravissants de l'incomparable lac d'Annecy et des fraîches vallées qui l'entourent. Ce sont de délicats petits tableaux constituant une exquise œuvre d'art. Avis aux collectionneurs.

La collection de 9 cartes sera envoyée *franco*, contre 1 fr. 25 adressés au bureau de la Compagnie de Navigation, à Annecy. (01150)

Charles Drône désire échanger cartes postales illustrées vues ou types, avec le monde entier Paris excepté. N° 5, rue Sainte-Isaure, Paris (XVIIIe). (01151)

Albert Alécassis, rue Saint-Félix, Oran (Algérie), envoie vues d'Oran, contre cartes fantaisie. (01152)

CHIENS

Chiens de toutes races; épagneuls, braques, setters, pointers, cockers, etc. Bocquet, 35, rue Clisson, Paris. (01153)

DIVERS

Le 18 septembre 1903, à une heure, Me Gombeaux, commissaire priseur à Caen, vendra 3 trains système Scotte état de neuf avec leurs remorques à voyageurs, marchandises et messageries, matériel d'exploitation et accessoires. Au comptant.

Requête de M. Desmares, liquidateur de la Société des Automobiles du Calvados. (01154)

Chasseurs, touristes, etc. Nouvelles « chaussures imperméables et indécousables ». Brevetées S. G. D. G. (garanties sans caoutchouc). Notice franco. E. Homsnet, Carentan (Manche). A Paris maison Denise, 7, place de la Bourse. (01155)

Echos

VICHY-ETAT

Les Pastilles Vichy-Etat sont, depuis quelque temps, l'objet de nombreuses contrefaçons; aussi, rappelons que ces Pastilles, à base de sels extraits des eaux (si efficaces à la dose de 2 ou 3 après chaque repas) ne se vendent qu'en boîtes métalliques scellées marquées 1 franc, 2 francs, 5 francs.

OFFICIERS MINISTERIELS

A VENDRE A L'AMIABLE immeuble ay.servi de moulin sur le rû d'Esmans, au Grand-Fossart, 3 kilom. Montereau. Ch. d'eau 6 chev. Pté pr mach. vap. 35 chev., peut serv. d'usine p. rech. d'accum. ou tout autre genre. Cond. avant. S'ad. Me DURAND, not. Montereau

DOMAINE DE MÉDINE sis commune de Valletot (Eure), 10 kilom. Pont-Audemer, 5 kilom. gare de Corneville-sur-Risle, 8 kilom. forêt Brothonne, camp. château mod. ferme y atten., à vendre Etude Me CHEVRELLE, not. Pont-Audemer, jeudi 24 sept. 1903, 2 h. Cont. 47 h. se tenant, terres 1re classe, bons bât. Rev. 5290 fr. n. comp. Chât. M. à p. 125.000 fr. On adjug.

CHEMINS DE FER

CHEMIN DE FER d'ORLÉANS

Voyages d'excursions

AUX

PLAGES DE LA BRETAGNE

Tarif G. V. n° 5 (Orléans)

Du 1er mai au 31 octobre, il est délivré des billets de voyage d'excursion aux plages de Bretagne, à prix réduits, et comportant les parcours ci-après.

Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Savenay, Questembert, Ploërmel, Vannes, Auray, Pontivy, Quiberon, Le Palais (Belle-Ile-en-Mer), Lorient, Quimperlé, Rosporden, Concarneau, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Châteaulin.

Durée: 30 jours

Prix des billets (aller et retour): 1re classe 45 francs. — 2e classe 36 francs.

Ces billets comportent la faculté d'arrêt à tous les points du parcours, tant à l'aller qu'au retour.

La durée de validité peut être prolongée d'une, deux ou trois périodes de dix jours, moyennant paiement, avant l'expiration de la durée primitive ou prolongée, d'un supplément de 10 0/0 du prix des billets.

En outre, il est délivré des billets réduits de 40 0/0, sous condition d'un parcours de 50 kilomètres par billet entre un point quelconque du réseau d'Orléans et un point quelconque du voyage d'excursion.

La Compagnie d'Orléans a organisé dans le grand hall de la gare de Paris-Quai d'Orsay une Exposition permanente d'environ 1.600 vues artistiques (peintures, eaux-fortes, lithographies, photographies), représentant les sites, monuments et villes des régions desservies par son réseau.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT

Voyage d'excursion

AU

LITTORAL DE L'OCÉAN

Des billets individuels et collectifs de famille valables 33 jours, avec faculté de prolongation de 20, 40 ou 60 jours moyennant le paiement d'un supplément, sont délivrés jusqu'au 31 octobre pour le voyage circulaire ci-après:

Bordeaux-St-Jean ou Bordeaux-Etat R. D., Blaye, Royan, La Grève, Le Chapus, Fouras, La Rochelle, La Pallice-Rochelle, Les Sables-d'Olonne, St-Gilles-Croix-de-Vie, Pornic, Paimbœuf, Nantes-Etat, Clisson, Cholet, Bressuire, Niort, Bordeaux-Etat ou Bordeaux-St-Jean.

Faculté d'arrêt aux gares intermédiaires.

Les prix des billets individuels sont de [illegible] en 1re classe, 45 francs en 2e classe, [illegible] en 3e. Des billets spéciaux de parcours complémentaires avec réduction de 40 0/0 sur [illegible] des billets simples à place entière sont délivrés pour rejoindre ou quitter l'itinéraire circulaire.

Les prix des billets collectifs de famille sont ceux des billets individuels réduits de 10 0/0 pour une famille de 3 personnes, 15 0/0 pour 4 personnes, 20 0/0 pour 5 personnes, 25 0/0 pour 6 personnes et plus.

Les mêmes réductions sont faites sur les prix des billets individuels de parcours complémentaires.

CHEMIN DE FER
DE PARIS-LYON-MEDITERRANÉE

VOYAGES CIRCULAIRES EN ITALIE

Il est délivré, toute l'année, à la gare de P.-L.-M., ainsi que dans les principales gares situées sur les itinéraires, des billets de voyages circulaires à itinéraires fixes très variés, permettant de visiter les parties les plus intéressantes de l'Italie. La nomenclature complète de ces voyages figure dans le Livret-Guide-Horaire [illegible] vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares du réseau.

Exemple d'un de ces voyages: — [illegible] 81-A3: Paris-Dijon-Mâcon, Aix-les-Bains, [illegible] Turin, Milan, Venise, Bologne, Florence, [illegible] Gênes, Vintimille, Nice, Marseille, Lyon, [illegible] Paris.

Durée du voyage: 60 jours.

Prix: 1re classe: 253 fr. 50. — 2e classe: [illegible]

Demandez *dans tous les Grands*
Magasins: Bon Marché,
Galeries Lafayette, Louvre, Printemps,
Samaritaine, Ville Saint-Denis, etc.
Les Sous-Bras
KLEINERT
Le "GEM" (Caoutchouc pur)
l'"AMBASSADOR" (Jersey sans couture.)
Exigez sur chacun la *Marque de Fabrique* (Croix de Malte) ci-dessus
SEUL AGENT POUR LA FRANCE
P. MONTUPET, 9, Rue Grenéta, Paris

8661 — Imprimerie de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard. Paris. — L. BOUCHARDEAU, directeur.

Le Gérant: JARRIGE.